



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 77]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 31, 2000/ ज्येष्ठ 10, 1922

No. 77]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 31, 2000/JYAISTA 10, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 31 मई, 2000

सं. टीएएमपी/62/99—एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुंबई पत्तन न्यास के इसके डॉक दरों के मान के भाग-I से III और V के यौकितकरण से संबंधित प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी / 62 / 99—एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मई, 2000 के 12वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा इसके डॉक दरों के मान (डीएसआर) के भाग I से III और V के अंतर्गत दरों के यौकितकरण के बारे में अग्रेषित एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि डॉक में लगाए जाने वाले घाटशुल्क प्रभार पिछली बार 1991 में संशोधित किए गए थे और 1997-98 के लागत आंकड़ों के आधार पर, 'डॉक में प्रहस्तन किए जाने वाले सामान्य कार्गो' की सेवा, जिसके लिए कार्गो पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है, 2 प्रतिशत का घाटा दिखा रही है। तथापि, एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसका प्रस्ताव वर्तमान घाटशुल्क प्रभारों को संशोधित करने के लिए न होकर बल्कि प्रशुल्क को और सरल/युक्तियुक्त करने के संबंध में है। प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे नीचे दिए गए हैं :—

- (i) वर्ष 1991 में घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची संशोधित की गई थी और 14 दरें निर्धारित की गई थीं, जिसमें ग्यारह दरें भार के आधार पर, एक दर इकाई के आधार पर और दो दरें मूल्यानुसार आधार पर शामिल थीं। कुछ प्रकार के कार्गो, जो बल्कि किस्म के नहीं हैं, उनके घाटशुल्क प्रभारों का निर्धारण परिमाण के आधार पर करना होता है, क्योंकि घाटशुल्क अनुसूची में ऐसे कार्गो के लिए दर परिमाण के आधार पर दर्शायी गई है। ऐसी स्थिति से बचने के लिए तथा घाटशुल्क अनुसूची को और सरल करने के लिए एमबीपीटी ने वस्तुओं के पुनः समूह बनाने और घाटशुल्क अनुसूची में केवल दस दरें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है, जिनमें एक दर इकाई आधार पर, सात दरें परिमाण (भार) के आधार पर और दो दरें मूल्यानुसार आधार पर शामिल हैं।
- (ii) मेरीन ऑयल टर्मिनल (एमओटी) में प्रहस्तन किए जाने वाले पीओएल और पीओएल पदार्थों के घाटशुल्क प्रभार 1996 में संशोधित किए गए थे। एमबीपीटी ने अब प्रस्ताव किया है कि इन प्रभारों को डॉक दरों के मान (डीएसआर) की घाटशुल्क अनुसूची में शामिल किया जाए, ताकि डॉक में प्रहस्तन किए जाने वाले पीओएल पर वही दरें लागू की जा सकें।
- (iii) एमबीपीटी ने 1985 में वापस लिए गए तटीय कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों में 20 प्रतिशत की छूट को पुनः लागू करने का प्रस्ताव किया है।
- (iv) 1982 में सीमाशुल्क द्वारा आबद्ध भांडागारों में भंडार करने के लिए अनुमत्य आयातित कार्गो पर घाटशुल्क 25/-रुपए प्रति टन निर्धारित किया गया था। वर्ष 1991 में इसे संशोधित

करके 37.50 रुपए प्रति मीटर टन कर दिया गया था । तथापि, इस दर को डीएसआर में शामिल नहीं किया गया है । एमबीपीटी ने इस दर को 38/-रुपए प्रति मीटर टन पर पूर्णांकित करने और डीएसआर में शामिल करने का प्रस्ताव किया है ।

- (v) वर्ष 1988 में एमबीपीटी द्वारा जहाज से जहाज में पोतांतरित कार्गो और सड़क द्वारा पोतांतरित अथवा पोतांतरण के लिए प्राप्त कार्गो के लिए भार के आधार पर एक अलग घाटशुल्क दर लागू की गई थी । ऐसे कार्गो के लिए दर 1991 में संशोधित करके क्रमशः 90/-रुपए प्रति मीटर टन और 37.50 रुपए प्रति मीटर टन की गई थी, परंतु पुनः यह डीएसआर में शामिल नहीं की गई थी । यह प्रस्ताव किया गया है कि ऐसी लेबी के लिए एक अलग घाटशुल्क दर निर्धारित की जाए और दर को 37.50 रुपए प्रति मीटर टन से 38/-रुपए प्रति मीटर टन में पूर्णांकित किया जाए ।
- (vi) पत्तन में भीड़भाड़ के पीछे कार्गो की धीमी निकासी को एक कारण बताते हुए एमबीपीटी ने विलम्ब शुल्क की वर्तमान न्यूनतम दर में 20 प्रतिशत (30/-रुपए प्रति टन प्रतिदिन) की वृद्धि करने और 1996 में एमबीपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदित के अनुसार प्रभारों के समय ढांचे को क्रमशः वर्तमान 30 दिन से 20 दिन और 60 दिन से 40 दिन करने का प्रस्ताव किया है ।
- (vii) कार्गो पोत और बार्ज के कार्गो सहित छूब जाने अथवा तल पर बैठ जाने की स्थिति में परेशितियों द्वारा निकासी किए जाने से पूर्व कुछ अतिरिक्त औपचारिकताएं पूरी की जानी होती हैं । इसलिए, कार्गो की शीघ्र निकासी को प्रोत्साहित करने के लिए ऐसे मामलों में अतिरिक्त 7 निःशुल्क दिन दिए जाने का प्रस्ताव किया गया है । डीएसआर के भाग-II में उपर्युक्त संशोधन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है ।
- (viii) पोत के विवरण में अधिक दिखाई गई वस्तुओं से संबंधित डीएसआर के भाग-II के खंड 7 को हटाने का प्रस्ताव किया जाता है, क्योंकि यह प्रावधान विगत में अनावश्यक मुकदमों को बढ़ाने वाला पाया गया है ।
- (ix) सामान्य प्रक्रिया को छोड़कर विश्लेषणात्मक अथवा तकनीकी परीक्षणों वाले विशेष परीक्षण के लिए सीमाशुल्क द्वारा रोकी गई वस्तुओं पर विलंब शुल्क से संबंधित डीएसआर के भाग-II के वर्तमान खंड 8 को हटाने का प्रस्ताव किया जाता है । पत्तन ने यह आवश्यक अनुमति किया है कि प्रत्येक मामले के पक्ष-विपक्ष में अलग-अलग मूल्यांकन किया जाए और सीमाशुल्क से भिन्न सांविधिक प्राधिकरणों द्वारा लिए गए समय के अनुसार योग्यता के आधार पर छूट पर विचार किया जाए । पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि इस प्रकार के अवरोधन के सभी मामले महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत छूट के लिए बोर्ड के समक्ष विचारार्थ रखे जाएं ।
- (x) निर्यात कार्गो के भंडारण का कोई भी स्थान होते हुए 7 दिन की एकसमान निःशुल्क निर्धारित करने के लिए भाग-II खंड में वर्तमान प्रावधान को संशोधित करने का प्रस्ताव किया जाता है । सीमाशुल्क द्वारा जांच करने और पैलेट तथा नगों में गट्ठर बनाने के लिए निर्यात कार्गो एकत्र करने के वास्ते लदान-पूर्व भंडारण सुविधाएं उपलब्ध कराने का भी प्रस्ताव किया जाता है । निर्यातों को प्रोत्साहित करने के लिए इस प्रयोजनार्थ निर्धारित क्षेत्र में प्राप्ति की

तारीख से 30 दिन के 'निःशुल्क विलंब शुल्क दिवसों' के संबंध में एक उपयुक्त प्रावधान डीएसआर में शामिल करने का भी प्रस्ताव किया जाता है ।

- (xi) वर्तमानतः यदि नीलामी में बेची गई वस्तुओं की निकासी निःशुल्क अवधि के बाद नहीं की जाती है तो 70/-रुपए प्रतिदिन प्रति टन की दर से विलंब शुल्क लगाया जाता है । यह दर 1979 के बाद से लागू है । अब इस दर को संशोधित कर प्रति टन या उसके किसी भाग के लिए प्रतिदिन 100/-रुपए करने का प्रस्ताव किया गया है ।
- (xii) दरों के मान में अधिक परिमाण वाले उन पैकेजों के निर्धारण का प्रस्ताव है, जिन्हें डीएसआर के खंड III के उप खंड क के अंतर्गत लाभ दिया जा सके, ताकि यह लाभ उन्हीं मामलों में प्राप्त हो सके जहां निकासी में विलंब विशेष प्रकार की परिवहन व्यवस्था की अनुपलब्धता अथवा संबंधित प्राधिकारी की विशेष अनुमति के अभाव में हुआ है ।
- (xiii) पोतान्तरण कन्टेनरों के भीतर पोतान्तरण माल पर एक समेकित घाटशुल्क लगाया जाता है । यह भुगतान जहाज का एजेंट करता है, जो भाड़े की वसूली अमरीकी डॉलर में करता है । अतः पोतान्तरण कन्टेनरों के अंदर माल पर घाटशुल्क अमरीकी डॉलर में लगाने का प्रस्ताव है ।
- (xiv) सड़क द्वारा ले जाए गए आईसीडी कन्टेनरों पर रेल द्वारा आईसीडी कन्टेनरों पर लगाए जाने वाले शुल्क के अनुसार लाइसेंस शुल्क लगाने का प्रस्ताव है । पत्तन ने (क) माल की निकासी के लिए भारत के अन्य पत्तनों पर उतारे गए तथा रेल या सड़क द्वारा मुंबई लाए गए आयात लदे कन्टेनरों के मामले में प्रभार की वसूली के लिए, (ख) मुंबई पत्तन परिसर में भरे गए तथा पोतान्तरण हेतु मुंबई पत्तन के अतिरिक्त अन्य पत्तन से ले जाए गए कन्टेनरों के मामले में तथा (ग) मुंबई पत्तन परिसर के अतिरिक्त मुंबई पत्तन में प्राप्त कन्टेनरों तथा पोतान्तरण हेतु मुंबई के अतिरिक्त अन्य पत्तनों से ले जाए गए कन्टेनरों के मामले में डीएसआर में उपयुक्त प्रावधान करने का प्रस्ताव है ।
- (xv) यदि जहाज के जीएलडी के 7 दिन के अन्दर भरे गए कन्टेनरों को पत्तन परिसर से हटाया जाता है तो माल के प्रकार को ध्यान में रखे बिना प्रति टीईयू समान घाटशुल्क लगाने का प्रस्ताव है ।
- (xvi) पत्तन ने खंड (V) के अंतर्गत डीएसआर में एक प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है, जिससे सीमा शुल्क विभाग द्वारा रोके गए तथा सीमा शुल्क विभाग को किराए पर आबंटित क्षेत्र में रखे गए कन्टेनरों पर लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क में छूट दी जा सके ।

3. एमबीपीटी के प्रस्ताव को प्रयोक्ता अभिकरणों में परिचालित किया गया था । उन्हें प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नवत है :

- (i) कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएसए)

हमें कोई टिप्पणी नहीं करनी है । बहरहाल, हम मैसर्स रिले शिपिंग एजेंसी लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणी को अग्रेषित करना चाहते हैं, जिसमें यह अनुरोध किया गया है कि सभी प्रमुख पत्तनों

के प्रशुल्क में घरेलू कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार में एक पृथक प्रशुल्क शामिल किया जाए । टीएएमपी पर इस संबंध में आवश्यक कार्रवाई के लिए पहल करने पर जोर दिया जाना चाहिए ।

(ii) भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

(क) डीएसआर के खण्ड 9 के अनुसार एमबीपीटी सीमाशुल्क द्वारा रोके गए माल पर विलंब शुल्क में 80% की छूट देता है । इसी प्रकार, इसी आधार पर उन कन्टेनरों के भूमि किराए में भी छूट दी जानी चाहिए जिनमें ऐसे माल रखे जाते हैं ।

(ख) खण्ड 15 के अनुसार, सीमाशुल्क के किसी स्कंध द्वारा रोके गए कन्टेनरों को अब अप डिपार्चर यार्ड में भेज दिया जाएगा । जहाज के स्वामियों का दृष्टिकोण यह है कि सीमा शुल्क द्वारा रोकने का नोटिस प्राप्त होने के दिन से इस प्रकार के कन्टेनरों पर भण्डारण शुल्क नहीं लिया जाए । द्वितीयतः, ऐसे कन्टेनरों को 7 दिन के भीतर खाली कर दिया जाए और उन्हें बिना किसी भण्डारण शुल्क के वाहक को वापस कर दिया जाए ।

(ग) ऐसे मामलों में जहाज का स्वामी विवश है और डस पर कन्टेनरों पर भण्डारण शुल्क का बोझ अनुचित रूप से डाला जाता है और साथ ही उसके बिना किसी दोष के अपने उपस्कर के उपयोग से वंचित कर दिया जाता है ।

(घ) 60 दिनों से अधिक अवधि तक रखे गए/छोड़े गए कार्गो की नीलामी करने की प्रक्रिया तेज बनाई जाए और उन्हें अधिक—से—अधिक तीन नीलामियों में बेच दिया जाए । शिपिंग लाइन्स पत्तन में 60 दिनों से अधिक अवधि से पढ़े उन कार्गो के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जिनके निपटान के लिए उसने अनुरोध किया हो । ऐसे कार्गो की बिक्री से प्राप्त राशि 50:50 के अनुपात में पत्तन एवं सीमाशुल्क के बीच वितरित कर दी जाए । यदि ऐसा होता है तो शिपिंग लाइन्स से भूमि किराया नहीं लिया जाना चाहिए । इन मुददों पर मन्त्रिमण्डल सचिव की अध्यक्षता में दिनांक 20.03.1999 को आयोजित निर्यात प्रोत्साहन परिषद की बैठक में निर्णय किया जा चुका है ।

(ङ) विदेश से आने वाले कार्गो/कन्टेनरों के मामले में एमबीपीटी सिर्फ समेकित पोतांतरण शुल्क भारित करेगा, क्योंकि प्रतिदिन के आधार पर भूमि किराया लगाने से दर सूची प्रस्तुत करना और कार्य के बहुत पहले भाड़े के एक भाग के रूप में प्रभार लगाने में कठिनाई का सामना करना होता है । पत्तन कन्टेनरों के कार्गो पर किसी प्रकार का घाटशुल्क नहीं लगाएगा, क्योंकि कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जा रहा है; इसे मुख्यतः एक आईसीडी को अंतरित किया जा रहा है । आईसीडी से ले जाए जाने वाले कन्टेनर पर भूमि किराया मांग—पत्र पंजीकृत होने तथा एमबीपीटी को रेल द्वारा भेजने के लिए उपलब्ध कराए जाने के दिन से रोक दिया जाए । यह प्रभार पत्तन के स्पष्ट अनुमत के अनुसार वास्तविक एवं तार्किक आधार पर निकाला जाएगा और एकमुश्त देय होगा ।

(च) तटीय एवं घरेलू कन्टेनरों के लिए एक पृथक एवं रियायती प्रभार का प्रावधान किया जाए ।

(iii) मारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

आईएनएसए की टिप्पणियों (जैसा कि ऊपर दिया गया है) की पुनरावृत्ति की गई है और उनपर पुनर्विचार किया गया है ।

4. उपर्युक्त प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को सूचना/टिप्पणी हेतु भेजी गई थीं । अपने उत्तर में एमबीपीटी ने आगे निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए हैं :—

- (i) घरेलू कन्टेनरों तथा तटीय कार्गो/कन्टेनरों के लिए रियायती दर के प्रावधान के संबंध में भारत संघ की सीमाओं के अन्दर के पत्तनों से आयातित अथवा वहां तक निर्यातित मारतीय मूल के कार्गो के लिए प्रस्तावित संशोधन में घाटशुल्क में 20% की छूट का प्रस्ताव है । बहरहाल, तटीय कार्गो पर आवश्यक तौर पर रियायत देने पर सहमति हुई है । एमबीपीटी का बोर्ड इस बारे में एक पृथक प्रस्ताव पर विचार करेगा ।
- (ii) सीमाशुल्क द्वारा रोके गए कन्टेनरों में रखे कार्गो पर लाइसेंस शुल्क में 80% की छूट देने के मामले में एमबीपीटी की नीति कार्गो पर विलंब शुल्क के अतिरिक्त और कोई छूट नहीं देने की रही है, अतः कन्टेनरों के भूमि किराए में छूट का प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं है । ऐसे मामलों में भूमि किराया को न्यूनतम करने के लिए एक प्रावधान का प्रस्ताव किया गया है, जिसके अंतर्गत सीमाशुल्क द्वारा रोके गए कार्गो कन्टेनरों को उस स्थान पर ले जाया जाएगा, जो ऐसे कन्टेनरों के भण्डारण के लिए निर्धारित है ।
- (iii) सीमाशुल्क द्वारा रोके गए कन्टेनरों को सात दिन के अन्दर खाली करने तथा साथ ही सीमा शुल्क का नोटिस प्राप्त होने के दिन से भण्डारण शुल्क न लगाए जाने की मांग के संबंध में एमबीपीटी कोई एकपक्षीय आश्वासन नहीं दे सकता, क्योंकि इसमें सीमाशुल्क विमाग भी शामिल हैं ।
- (iv) 60 दिनों से अधिक अवधि तक रखे गए । छोड़े गए माल को अधिक—से—अधिक तीन नीलामियों के जरिए बेचकर इस प्रक्रिया को द्रुत बनाने के सुझाव को क्रियान्वित कर दिया गया है । बहरहाल, प्रक्रियात्मक मुददा होने के कारण इसे डीएसआर का एक भाग बनाने की जरूरत नहीं है ।
- (v) यह शर्त नहीं मानी जा सकती कि शिपिंग लाइन्स को उस माल के लिए उत्तरदायी नहीं मानना चाहिए जो पत्तन में 60 दिनों से अधिक अवधि तक पड़ा हुआ हो और जिसके निपटान के लिए वाहक द्वारा अनुरोध किया जा चुका है । बरहाहल, यदि जहाज एजेंट/लाइन ने लदान—पत्र का विधिवत निर्वहन किया हो और माल पारेषिती को सुपुर्द कर दिया हो, तो उन्हें उत्तरदायी नहीं माना जाता है । इसे भी डीएसआर का एक भाग बनाए जाने की जरूरत नहीं है, क्योंकि यह प्रक्रियात्मक मुददा है और पहले से लागू है ।
- (vi) यह प्रस्ताव कि बिक्री से प्राप्त राशि को 50:50 के अनुपात में पत्तन तथा सीमाशुल्क में वितरित कर दिया जाए और शिपिंग लाइन से कोई भूमि किराया नहीं लिया जाए, दरों के मान का भाग बनाए जाने के लिए प्रासंगिक नहीं है । बिक्री से प्राप्त राशि के आबण्टन को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 63 के अंतर्गत शामिल किया गया है और इसमें किसी प्रकार का परिवर्तन अधिनियम में संशोधन के बाद ही हो सकता है ।

(vii) पहले आईसीडी कन्टेनरों पर समिश्र बॉक्स प्रभार लगाया गया था ।

(viii) पोतांतरण कन्टेनरों के अन्दर कार्गो पर घाटशुल्क नहीं लगाए जाने के प्रस्ताव को निम्नलिखित कारणों से स्वीकार नहीं किया जा सकता है :

(क) चूंकि कन्टेनरों में कार्गो भरा होता है, अतः पत्तन को इनकी सुरक्षा की व्यवस्था करनी होती है तथा इन पर निगरानी रखनी होती है ।

(ख) हालांकि, कार्गो का प्रत्यक्ष प्रहस्तन नहीं किया जाता तथापि, पत्तन को हुक प्वाइंट पर कार्गो के साथ-साथ कन्टेनरों का प्रहस्तन करना पड़ता है ।

(ग) भरे गए पोतांतरण कन्टेनर पत्तन के भण्डारण क्षेत्र का अधिभोग करते हैं । बहरहाल, पोतांतरण कन्टेनरों के अन्दर कार्गो पर विलंब शुल्क नहीं लिया जाता है ।

5. तत्पश्चात, एमबीपीटी ने निर्यात कार्गो समूहन हेतु बोर्ड द्वारा नामित स्थान पर रखे गए कार्गो के बारे में भाग ॥ ख – निर्यात मद (3) के पूर्ववर्ती (प्रस्तावित) प्रावधान में संशोधन करने के लिए दूसरा प्रस्ताव अग्रेषित किया है । चूंकि, क्षेत्रों को नामित करने की शक्ति बोर्ड में निहित करने संबंधी प्रावधान व्यावहारिक नहीं है और ऐसी व्यवस्था प्रचालन संबंधी अपेक्षाओं के आधार पर यातायात विभाग द्वारा की जाती है, अतः पत्तन ने उक्त प्रावधान में “बोर्ड द्वारा” शब्द को हटाने का प्रस्ताव किया है ।

6. इस मामले में 6 मार्च,2000 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन मुंबई में किया गया था । संयुक्त सुनवाई के दौरान मुंबई पत्तन न्यास ने कुछ लिखित अनुरोध किए थे, जिनमें उसने अपने प्रस्तावों की मुख्य विशेषताओं तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के टिप्पणियों के सारांश का उल्लेख किया था । उन्होंने यह भी उल्लेख किया है कि वर्ष 1997–98 तथा 1998–99 के लागत विवरण के अनुसार डॉक में प्रहसित सामान्य कार्गो में क्रमशः 2 प्रतिशत एवं 11 प्रतिशत की कमी आई है ।

7. संयुक्त सुनवाई के दौरान विभिन्न प्रतिभागियों ने निम्नलिखित अनुरोध किए थे :-

मुंबई पत्तन न्यास

(i) घाट किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है । प्रस्ताव में सिर्फ यौक्तिकीकरण का सुझाव दिया गया है । विलंब शुल्क में 20 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव एक समिति की रिपोर्ट पर आधारित है । इस समिति में पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि भी शामिल थे ।

(ii) पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए 20 प्रतिशत छूट का प्रस्ताव किया है ।

(iii) निर्यात को बढ़ावा देने के लिए 30 दिनों का निःशुल्क भण्डारण समय दिया गया है ।

(iv) सीमाशुल्क द्वारा अवरोधन के मामले में आबंटित क्षेत्र में भण्डारण हेतु कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा । माल को आबंटित क्षेत्र में ले-जाने का दायित्व प्रयोक्ताओं का है ।

बम्बई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) किसी प्रकार की वृद्धि संबंधी कोई मामला नहीं है ।
- (ii) रूपया के अवमूल्यन के कारण पत्तन ने वर्ष 1991 से 1999 के बीच घाटशुल्क के यथामूल्य दर पर काफी अर्जन किया है । इसी प्रकार, पत्तन ने लॉलर मूल्य वर्ग में लिए जाने वाले जहाज संबंधी प्रभारों से भी काफी अर्जन किया है ।
- (iii) आबद्ध भाण्डागारों में रखने की स्वीकृति प्राप्त आयातित कार्गो पर घाटशुल्क को 25/- रुपए से बढ़ाकर 38/- रुपए किया जा रहा है और यह मामला साधारण तौर पर पूर्णांकित करने का नहीं है । इससे पहले 25/- रुपए को बढ़ाकर 37.50 रुपए किया गया था, जिसे सरकार का अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ था ।
- (iv) उत्पादन रिपोर्ट में अधिक के तौर पर दर्शाए गए माल के संबंध में वर्तमान प्रावधान को समाप्त नहीं किया जाना चाहिए । कोई व्यापारिक संगठन किसी और की मूल के लिए मुगतान क्यों करे ? अतिरिक्त प्रविष्टि की मंजूरी अनिवार्यतः दी जानी चाहिए ।
- (v) सीमाशुल्क द्वारा रोके गए माल पर विलंब शुल्क में रियायत की समाप्ति दर में वृद्धि के बराबर है ।
- (vi) निर्धारित क्षेत्र में रखे गए निर्यात कार्गो को 30 दिनों तक विलंब शुल्क से मुक्त रखना अच्छा है । परंतु, भण्डारण स्थल को ध्यान में रखे बिना निर्यात कार्गो की निःशुल्क अवधि भी अनिवार्यतः 7 दिनों से बढ़ाकर 10 दिनों की कर देनी चाहिए ।
- (vii) पत्तन को नीलामी में बेचे जा चुके परंतु पत्तन परिसर से 30 दिनों के अंदर नहीं निकाले गए माल को बेचने की शक्ति प्राप्त है । पत्तन ऐसे माल पर विलंब शुल्क में वृद्धि क्यों करे ? यह प्रस्ताव वापस लिए जाने योग्य है ।
- (viii) हालांकि कन्टेनरों को रियायत दी गई है, परंतु कन्टेनरबंद कार्गो के मामले में कोई रियायत नहीं दी गई है । कार्गो पर भूमि किराया भी नहीं लिया जाएगा ।
- (ix) यदि पत्तन भूमि किराया ले रहा है तो उसे विलंब शुल्क नहीं लेना चाहिए ।
- (x) सामान्य कार्गो के लिए अवधि 7 दिनों तक की हो ।
- (xi) आयात के लिए 3 दिनों की निःशुल्क अवधि उचित है । सभी वास्तविक मामलों में कार्गो की निकासी 3 दिनों में कर ली जाती है ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) एक निश्चित पोतान्तरण शुल्क हो ।
- (ii) पोतान्तरण कार्गो के मामले में या तो घाटशुल्क लिया जाए या भूमि किराया, दोनों एक साथ नहीं ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) हम आईएनएसए तथा बीसीएचएए के प्रतिनिधियों द्वारा व्यक्त विचारों से सहमत हैं ।
- (ii) पोतान्तरण कार्गो के मामले में या तो घाटशुल्क लिया जाए या भूमि किराया, दोनों एक साथ नहीं ।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोशिएशन ऑफ इण्डिया (सीएसएलए)

हम आईएनएसए तथा बीसीएचएए के विचारों से सहमत हैं ।

मुंबई एण्ड न्हावा शेवा शिप इन्टर मॉडल एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) मुंबई पत्तन न्यास में भीड़—माड़ नहीं है । अतः ब्रेक बल्क कार्गो के आयात के लिए निःशुल्क दिनों की संख्या बढ़ाने में कोई समस्या नहीं है ।
- (ii) घाटशुल्क सिर्फ कन्टेनर या कंटेनरबंद कार्गो पर ही लिया जा सकता है, दोनों पर नहीं ।

8. इस प्रस्ताव पर पुनः विचार किया गया था और एमबीपीटी से कतिपय स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना देने का अनुरोध किया गया था । एमबीपीटी ने दिनांक 7 अप्रैल, 2000 के अपने पत्र सं0 एफए/एसीसी/212(v)/5820 के माध्यम से अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है ।

9. इस मामले की जांच—पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उमर कर सामने आती है :—

- (i) एमबीपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची में मालों के पुनर्सूचन का प्रस्ताव किया है और संशोधित अनुसूची में सिर्फ 10 दरों को शामिल किया है । कहा गया है कि यह प्रस्ताव घाटशुल्क अनुसूची को और सरल बनाने के लिए है । बहरहाल, एमबीपीटी द्वारा अग्रेषित (हमारी पहल पर) प्रभाव विवरण, जिसमें वर्तमान दरों पर मदवार प्रशुल्क एवं घाटशुल्क तथा वर्ष 1998—99 तथा 1999—2000 के लिए प्रस्तावित (पुनर्सूचित) दरों को दर्शाया गया है, के अवलोकन से यह स्पष्ट हो जाता है कि पुनर्सूचन से राजस्व में वर्ष 1998—99 में 7.5 प्रतिशत तथा 1999—2000 में 0.25 प्रतिशत की वृद्धि होती है । प्रस्तावित पुनर्सूचन के परिणामस्वरूप कतिपय वस्तुओं के घाटशुल्क में पर्याप्त वृद्धि हुई है । ऐसे पुनर्सूचन का कोई स्पष्ट तर्काधार नहीं है और इसके परिणामस्वरूप प्राप्त होने वाले लाभ का भी स्पष्टोल्लेख नहीं है । प्रस्तावित पुनर्सूचन के कारण होने वाले परिवर्तनों के परिणामस्वरूप कुछ मालों के मामले में भारी वृद्धि हुई है ।

हालांकि, प्रशुल्क के यौकितकीकरण/सरलीकरण से संबंधित कोई भी प्रस्ताव स्वीकार्य है, तथापि, इस मामले में अपनाया गया दृष्टिकोण स्पष्ट एवं आम तौर पर बोधगम्य नहीं है । इस मामले में भार के आधार पर प्रभार लगाए जाने वाले 11 मदों को घटा देने तथा ऐसा करने के लिए कुछ मदों को यथासूल्य श्रेणी में स्थानांतरित करने के औचित्य को स्पष्ट नहीं किया गया है । एमबीपीटी को अनिवार्यतः इन विवरणों का स्पष्ट निर्धारण करना चाहिए । जब तक यह प्राधिकरण इस बारे में संतुष्ट नहीं हो जाता, तब तक 14 मदों वाली वर्तमान अनुसूची ही मान्य रहेगी ।

हमारे अनुरोध के उत्तर में एमबीपीटी द्वारा 'प्रभाव मूल्यांकन' बिल्कुल स्पष्ट है। एमबीपीटी के लिए यह उपयोगी सिद्ध होगा कि वह इस मूल्यांकन में प्रयोक्ताओं को प्रतिमार्गी बनाए ताकि वे भी विचारित परिवर्तनों के मामले में सार्थक जवाब दे सकें। इस संदर्भ में यह तथ्य भी मान्य है कि पूर्ववर्ती यौक्तिकीकरण के समय एमबीपीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ ऐसा परामर्श किया था।

- (ii) एमबीपीटी पीओएल पर तथा डॉक में प्रहस्तित उत्पादों पर भेरीन ऑयल टर्मिनल (एमओटी) पर प्रहस्तित ऐसे मालों की दर से घाटशुल्क लगाना चाहता है। चूंकि, पीओएल तथा डॉक पर प्रहस्तित मालों की मात्रा अधिक नहीं होती है तथा एमओटी पर लिया जाने वाला दर पहले से अनुमोदित एवं एमबीपीटी के दरों के मान में शामिल है, अतः एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित है।
- (iii) एमबीपीटी ने पत्तन पर प्रहस्तित तटीय मालों के घाटशुल्क में 20 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव किया है। तटीय नौवहन को बढ़ावा देने की भारत सरकार की नीति के अनुरूप प्राधिकरण अब तक तटीय वाहनों को जहाज संबंधी प्रभारों में रियायत देता रहा है; माल संबंधी प्रभारों में रियायत का कोई प्रस्ताव नहीं है। तटीय यातायात के लिए माल संबंधी प्रभारों में रियायत के मुद्रे से सभी पत्तन सामान्य रूप से संबद्ध हैं और यह एक ऐसा मुद्रा है, जिस पर किसी पत्तन द्वारा पृथक रूप से निर्णय के कारण परिहार्य हितों का टकराव उत्पन्न हो सकता है। प्राधिकरण इस तथ्य से अवगत है कि कुछ पत्तन सड़क/रेल यातायात पर दबाव कम करने के लिए तटीय यातायात को आर्थिक सहायता देने के सिद्धांत के विरुद्ध हैं। इस कारण एमबीपीटी के लिए यह वांछनीय होगा कि वह तटीय यातायात को बढ़ावा देने के लिए कार्गो—संबद्ध प्रभारों में प्रकटतः 20 प्रतिशत की रियायत देने संबंधी अपने प्रस्ताव पर भारतीय पत्तन संघ के मंच पर विचार—विमर्श करवाये, ताकि इसके निहितार्थों के बारे में समन्वित मूल्यांकन संम्बन्ध हो सके और इस मुद्रे पर अंतिम रूप से विचार किया जा सके।
- (iv) संयुक्त सुनवाई के दौरान बीसीएचए ने इस ओर ध्यान दिलाया कि आबद्ध भाण्डागारों में रखे जाने की स्वीकृति प्राप्त आयातित कार्गो पर घाटशुल्क लगाया जाना सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं है। बहरहाल, जैसाकि एमबीपीटी ने उल्लेख किया है, वर्तमान दर वर्ष 1991 में लागू की गई थी और यह अब करीब दस वर्षों से लागू है। अतः यह प्राधिकरण वर्तमान दरों की कानूनी मान्यता की जांच—पड़ताल नहीं करना चाहता है। यह क्षुब्ध पक्षों का कार्य है कि वे इस प्रकार के प्रभार लगाए जाने को सक्षम विधिक न्यायालय में चुनौती दें। चूंकि, यह दर गत 10 वर्षों से लागू है और एमबीपीटी का प्रस्ताव इस दर को पूर्णांकित करने और इसे डीएसआर में शामिल करने का है, अतः यह प्रस्ताव अनुमोदित है।
- (v) घाट पर 24 घंटे से अधिक रहने वाले तली कार्गो पर पोतान्तरण कार्गो के मामले में लागू होने वाले दर से घाटशुल्क लगाने संबंधी एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित है।
- (vi) एक जहाज से दूसरे जहाज पर अंतरित होने वाले कार्गो पर तथा पोतान्तरण हेतु सड़क के माध्यम से प्राप्त कार्गो पर घाटशुल्क लगाने संबंधी एमबीपीटी का प्रस्ताव आबद्ध भाण्डागारों को ले जाए जाने वाले कार्गो पर लगाने वाले घाटशुल्क के समान है। पोतान्तरण कार्गो पर घाटशुल्क लगाने संबंधी एमबीपीटी का यह प्रस्ताव अनुमोदित है।

(vii) एमबीपीटी ने विलंब शुल्क अनुसूची में अवधि के स्लैबों को कम करने तथा साथ ही विलंब शुल्क की वर्तमान न्यूनतम दर में 20 प्रतिशत संशोधन करने का प्रस्ताव किया है । यह उल्लेख किया गया है कि स्लैबों में कमी एक समिति की अनुशंसाओं पर आधारित है, जिसमें पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि भी शामिल थे । एमबीपीटी ने पुनः यह भी उल्लेख किया है कि वर्ष 1998-99 के दौरान उन्मोचित कुल पैकेज का 73 प्रतिशत निःशुल्क अवधि में छुड़ा लिया गया था । संयुक्त सुनवाई के दौरान किसी प्रयोक्ता संगठन ने इस प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं की । अतः, इस बारे में एमपीबीपी का यह प्रस्ताव अनुमोदित है ।

(viii) एमबीपीटी ने ढूबे हुए अथवा भूमाग में फंसे जहाजों से प्राप्त कार्गो के मामले में अतिरिक्त निःशुल्क दिन देने का प्रस्ताव किया है, ताकि ऐसे मामलों में कार्गो की निकासी तेजी से हो सके । यह बताया गया है कि ऐसे मामलों में कार्गो क्षतिग्रस्त हो जाता है और परेषिती द्वारा निकासी के पूर्व अतिरिक्त औपचारिकताओं को अंतिम रूप से पूरा करना पड़ता है । इस प्रकार के कार्गो के लिए 7 दिन की अतिरिक्त निःशुल्क अवधि देने का एमबीपीटी का यह प्रस्ताव अनुमोदित है ।

(ix) वर्तमान डीएसआर में जहाज की कार्यमात्रा में दर्शाए गए सभी अधिक कार्गो पर जहाज के एलएफडी की समाप्ति से 90 दिनों तक के लिए विलंब शुल्क का 1/8 भाग रियायती विलंब शुल्क के रूप में लिया जाता है । एमबीपीटी ने यह तर्क दिया है कि मुंबई पत्तन न्यास में उत्तरने के लिए भेजे गए कार्गो, जिसे सामान्य आयात मालसूची में दर्ज नहीं किया गया हो, को अधिक उतारा गया कार्गो नहीं माना जा सकता है और इस मामले में रियायती दर का लाम्स सिर्फ इसलिए नहीं दिया जा सकता कि कार्गो आईजीएम में दर्ज नहीं है । एमबीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि यदि लदान-पत्र से यह स्पष्ट होता है कि कार्गो को मुंबई पत्तन न्यास में उतारा जाना है तो अभिप्राय स्पष्ट हो जाता है, चाहे आईजीएम में वह मद शामिल हो या नहीं । तदनुसार, एमबीपीटी ने अधिक उतारे गए कार्गो को इस प्रकार की रियायत देने संबंधी खण्ड को डीएसआर से हटाने का प्रस्ताव किया है ।

संयुक्त सुनवाई के दौरान बीसीएचए ने नीएसआर से वर्तमान प्रावधान को हटाए जाने पर आपत्ति की । उन्होंने आईजीएम में एक अतिरिक्त प्रविष्टि का तर्क दिया । उन्होंने यह उल्लेख किया कि व्यापारिक संगठन को किसी और की भूल के लिए भुगतान करने हेतु बाध्य नहीं किया जाना चाहिए ।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि यदि कार्गो को मूल रूप से आईजीएम में शामिल कर लिया गया होता तो व्यापारिक संगठन सामान्य विलंब शुल्क का भुगतान करता । शिपिंग लाइन्स/एजेन्ट की भूल के लिए पत्तन से रियायत अपेक्षित नहीं है । आयातक इस मुददे का समाधान शिपिंग लाइन्स/एजेंट्स से करें । बेहतर संचार प्रणाली के कारण उतारे जाने वाले कार्गो का पूरा ब्यौरा जहाज के वास्तविक आगमन के पहले ही प्राप्त किया जा सकता है । तदनुसार, जहाज एजेंट लदान-पत्र के संदर्भ में मदों को आईजीएम में शामिल करवाने के लिए आवश्यक कार्रवाई पहले ही प्रारंभ कर सकता है । इस परिप्रेक्ष्य में इस बारे में भी एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित है ।

(x) एमबीपीटी ने सीमाशुल्क द्वारा मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक औश्र तकनीकी परीक्षण वाले जांच के लिए रोके गए कार्गो पर विलंब शुल्क का सिर्फ 20 प्रतिशत लेने की वर्तमान व्यवस्था को छोड़ने और इस प्रकार के मामले में प्रत्येक मामले के गुणावगुण के आधार पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत छूट दिए जाने पर विचार करने हेतु इन्हें अपने बोर्ड के समक्ष रखने का प्रस्ताव किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान बीसीएचए ने इस ओर ध्यान दिलाया कि सीमाशुल्क द्वारा रोके गए कार्गो पर विलंब शुल्क में रियायत समाप्त किया जाना दरों में वृद्धि के समान हैं।

चेन्नई पत्तन न्यास से संबंधित एक समान प्रकरण में प्राधिकरण ने विलंब शुल्क का श्रेणीकृत मान विहित करने का आदेश दिया है।

ऐसे मामलों को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत छूट देने पर विचार करने के तर्क के आधार पर उन प्राकधानों को समाप्त किए जाने की कोई खूबी नहीं दिखाई देती जो दरों के मान में पहले से ही मौजूद हैं। चूंकि, प्राधिकरण द्वारा विहित श्रेणीकृत विलंब शुल्क मान सुस्वीकार्य एवं सुस्थापित प्रतीत होता है, अतः ऐसा कोई कारण नहीं है कि एमबीपीटी के मामले में भी समान प्रणाली को लागू नहीं किया जा सके। बहरहाल, सीएचपीटी तथा एमबीपीटी की विलंब शुल्क अनुसूची में अंतर पर विचार करते हुए विलंब शुल्क अवधि के स्लैबों में उपयुक्त समायोजन किए जाने की जरूरत है। इसके साथ ही विभिन्न स्वार्थों की टकराहट की गुंजाइश को स्वीकार करते हुए रियायती विलंब शुल्क को मात्र 60 दिनों तक के लिए सीमित किया जाए। तदनुसार, इस संबंध में डीएसआर में निम्नलिखित खण्ड को समाविष्ट करने का अनुमोदन प्राप्त है :—

‘13.(क) वह अवधियां जिनके दौरान सीमाशुल्क के आयुक्त द्वारा कार्गो को मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक एवं तकनीकी परीक्षण वाली विशिष्ट जांच के उद्देश्य से रोकने तथा सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयातक का कोई दोष अथवा उसकी लापरवाही नहीं होने को प्रमाणित किए जाने की अवधि के दौरान, और

(ख) जहाँ सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कार्गो को आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण रोका जाता है तथा सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा आयातक का कोई दोष अथवा उसकी लापरवाही नहीं होने को प्रमाणित किया जाता है तो उपर्युक्त (क) एवं (ख) के अंतर्गत अवरोधन की ऐसी अवधि के लिए विलंब शुल्क की वसूली निम्न प्रकार से की जाएगी :—

अवरोधन के प्रथम 30 दिनों तक	:	लागू विलंब शुल्क का 20 प्रतिशत
अवरोधन के 31वें दिन से 60वें दिन तक	:	लागू विलंब शुल्क का 50 प्रतिशत
अवरोधन के 61वें दिन के बाद से	:	लागू विलंब शुल्क का 100 प्रतिशत

(xi) एमबीपीटी ने भण्डारण स्थल को ध्यान में रखे बिना निर्यात कार्गो के लिए समान रूप से 7 दिनों की निःशुल्क अवधि विहित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने सीमाशुल्क जांच के लिए निर्यात कार्गो के समूहन हेतु लदान—पूर्व सुविधाएं उपलब्ध कराने तथा पेलेट्स तैयार करने और निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित स्थल पर कार्गो की प्राप्ति के दिन से 30 दिन तक विलंब शुल्क नहीं लेने का प्रस्ताव किया है। कुछ प्रयोक्ताओं ने निर्यात कार्गो के समूहन के लिए 30 दिनों की निःशुल्क अवधि देने संबंधी एमबीपीटी के इस प्रस्ताव का स्वागत किया है, परंतु डॉक में खुले यार्ड में रखे गए कार्गो के लिए 10 दिनों तक विलंब शुल्क नहीं लेने के पूर्वती प्रावधान को समाप्त कर इसे 7 दिनों तक कर देने पर आपत्ति उठाई है। लदान—पूर्व औपचारिकताएं पूरी करने तथा निर्यात कार्गो के समूहन के लिए 30 दिनों की निःशुल्क रियायत अवधि पर विचार करते हुए डॉक में रखे गए निर्यात कार्गो के लिए 7 दिनों की समरूप निःशुल्क अवधि विहित करने संबंधी एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित है।

(xii) एमबीपीटी ने नीलामी में बेचे जा चुके परंतु अनुमत्य निःशुल्क अवधि के बाद भी नहीं छुड़ाए गए कार्गो पर विलंब शुल्क बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। नीलामी में कार्गो को बेचने का आशय पत्तन में भीड़—भाड़ को कम करना होता है। यदि ऐसी नीलामी के बाद भी क्रेता कार्गो की निकासी नहीं कर रहा है तो वांछित परिणाम प्राप्त नहीं किया जा सकता है। साथ ही, एमबीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि वर्तमान दर करीब दो दशक पहले निर्धारित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान बीसीएचए ने इस ओर ध्यान दिलाया कि पत्तन 30 दिनों के बाद कार्गो की नीलामी कर सकता है और ऐसी स्थिति में विलंब शुल्क में वृद्धि क्यों की जाए। बीसीएचए की आपत्ति संभवतः सही नहीं है। यह मामला आयातक अथवा निर्यातक द्वारा कार्गो पर दिए जाने वाले विलंब शुल्क में वृद्धि का नहीं है, प्रस्ताव का संबंध सिर्फ नीलामी में बेचे गए और विहित समय—सीमा के अंदर नहीं छुड़ाए गए माल पर विलंब शुल्क में वृद्धि से है। इन प्रभारों का वहन नीलामी में कार्गो खरीदने वाले क्रेता को करना है। इसलिए, एमबीपीटी का यह प्रस्ताव अनुमोदित है।

(xiii) स्पष्टता के उद्देश्य से एमबीपीटी ने वर्तमान प्रावधानों में संशोधन कर डीएसआर में अधिक परिमाप वाले पैकेजों के पुनर्निर्धारण का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित संशोधन अनुमोदित है।

(xiv) एमबीपीटी ने पोतान्तरण कन्टेनर के अंदर पोतान्तरण कार्गो पर समेकित घाटशुल्क डॉलर में लेने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गीकरण के लिए तर्क दिया है कि भुगतान जहाज एजेंट द्वारा किया जाना है जो पोतान्तरित कार्गो के पारेषिती से भाड़ के रूप में अमरीकी डॉलर प्राप्त करता है।

इस समेकित घाटशुल्क का भुगतान डॉलर में लेने संबंधी एमबीपीटी का प्रस्ताव विशिष्ट अस्वीकरण योग्य है। 'कार्गो—संबद्ध प्रभार' का कहीं डॉलर में मूल्यवर्गीकरण नहीं किया जाता है। इस प्राधिकरण का सुसंगत कथन है कि वे इस सिद्धांत को नहीं छोड़ेंगे। यह उल्लेख महत्वपूर्ण है कि तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) पर पीएसए एसआईसीएल प्रकरण में भी कन्टेनरबंद पोतान्तरण कार्गो के लिए 'समेकित घाट शुल्क' को सिर्फ रूपयों में मूल्यवर्गीकृत किया गया है।

दरअसल, पोतान्तरण कन्टेनरों के मामले में भी घाटशुल्क को डॉलर में मूल्यवर्गीकृत करने से कई प्रकार की कानूनी विसंगतियां उत्पन्न हो जाएंगी । कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार का डॉलर में मूल्यवर्गीकरण इस कानूनी कल्पना के आधार पर किया गया था कि कन्टेनर जहाज के हैच का विस्तार है । यदि इस तर्क के आधार पर पोतान्तरण कन्टेनर के घाट शुल्क को डॉलर में मूल्यवर्गीकृत करने की स्वीकृति दी जाती है तो कथित कन्टेनरों को ढोने वाले तटीय जहाजों के मामले को भी तटीय जहाजों में विदेश जाने वाले जहाज के हैच का विस्तार माना जाना चाहिए । अतः, इस कारण से पोतान्तरण कन्टेनरों पर घाटशुल्क का मूल्यवर्गीकरण डॉलर एवं रुपयों में किया जाए, जैसा कि पीएसए एसआईसीएल प्रकरण में किया गया था ।

एमबीपीटी ने 20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर के अंदर पोतान्तरण कार्गो के लिए 57 अमरीकी डॉलर की दर का प्रस्ताव किया है । चूंकि, इस दर के डॉलरीकरण की स्वीकृति नहीं दी जाती है, इसलिए कन्टेनर में पोतान्तरण कार्गो के समेकित घाटशुल्क की दर को रुपयों में निर्धारित करना आवश्यक है ।

संमवतः पत्तन ने इस बारे में भारत सरकार द्वारा पहले जारी किए गए अनुदेशों के बाद 30 जून, 1991 को लागू विनियम दर के आधार पर 1200/-रुपए की वर्तमान दर को परिवर्तित कर डॉलर दर (प्रस्तावित) का परिकलन किया है । बहरहाल, यदि डॉलर दर (प्रस्तावित) के लिए चालू विनियम दर को आधार बनाया जाता है तो रुपयों की दर करीब 2500/-रुपए निकलती है । यह दर गैर-सरकारी सीएफएस के जरिए संचालित एफसीएल के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित घाटशुल्क के लगभग बराबर है ।

इस दर की गणना के ब्यौरे (एमबीपीटी द्वारा यथोपलब्ध) से यह संकेत मिलता है कि 300/-रुपए की राशि (प्रति टीईयू) श्रम विस्थापन के प्रावधान के लिए शामिल की गई है । वस्तुतः, इस लागत को पत्तन के सभी क्रियाकलापों में विभक्त किया जाना चाहिए न कि इसे कन्टेनर प्रहस्तन तक ही सीमित रखा जाना चाहिए । प्राधिकरण ने यह दृष्टिकोण विशाखापट्टणम पत्तन से मैंगनीज अयस्क के निर्यात की प्रहस्तन लागत तय करने के मामले में श्रमिकों की प्रचुरता की समस्या से निपटने के लिए अपनाया है । इसी आधार पर श्रम विस्थापन की लागत को समस्त सामान्य कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलापों में, जिसमें स्पष्टतः यह कार्य भी शामिल है, विभक्त किया जाना चाहिए । ऐसा होने पर इस प्रकार की लागत का सिर्फ एक भाग ही इस क्रियाकलाप के लिए आवंटित होगा ।

तदनुसार, संशोधित लागत इस प्रकार परिकलित की गई है :—

(i)	20 फीट के कन्टेनर के अन्दर कार्गो पर घाट शुल्क प्रभार (औसत घाटशुल्क : 106/-रुपए प्रति टन, औसत भार 18.5 एमटी)	1,960.00 रुपए
(ii)	मुद्रास्फीति, मजूरी वृद्धि, श्रम विस्थापन आदि की लागत से आबंटन से संबंधित आकस्मिकताएं, आगामी दो वर्षों के लिए प्रति वर्ष 10 प्रतिशत की दर से	411.60 रुपए
		2,371.60 रुपए या 2,400.00 रुपए

अतः, 20 फीट की लम्बाई वाले कन्टेनर में पोतान्तरण कार्गो पर 2400/-रुपए तथा 20 फीट से अधिक लम्बे कन्टेनर के मामले में 4800/-रुपए का समेकित घाटशुल्क अनुमोदित है । गैर-सरकारी सीएफएस द्वारा संचालित कन्टेनरों के अन्दर के कार्गो के लिए भी यही दर अनुमोदित है ।

(xv) एमबीपीटी के निम्नलिखित प्रस्ताव भी अनुमोदित किए जाते हैं :—

(क) अन्य भारतीय पत्तनों पर उतारे गए आयात भारित कन्टेनरों को निकासी हेतु रेल या सड़क मार्ग से मुंबई लाए जाने के मामले में प्रभार की वसूली;

(ख) मुंबई पत्तन परिसर में भरे गए उन कन्टेनरों पर प्रभार लगाया जाना, जिन्हें जहाज में लादने के लिए अन्य पत्तन पर ले जाया गया हो; और

(ग) मुंबई पत्तन के अतिरिक्त अन्य क्षेत्रों में विधिवत भरे गए उन कन्टेनरों पर प्रभार, जो मुंबई पत्तन में प्राप्त हुए हों और जिन्हें जहाज में लादने के लिए मुंबई पत्तन को छोड़कर किसी और पत्तन पर ले जाया गया हो ।

(xvi) पत्तन परिसर से गैर-सरकारी सीएफएस को ले जाने वाले कन्टेनरों पर कार्गो के किस्म के असंबद्ध होकर प्रति टीईयू एकसमान घाटशुल्क लगाने के प्रस्ताव को उपर्युक्त पैरा 9(xiv) में वर्णित दर परिवर्तनों के अध्याधीन अनुमोदित किया जाता है ।

(xvii) एमबीपीटी ने सीमाशुल्क द्वारा रोके गए उन कन्टेनरों पर लाइसेंस शुल्क में छूट देने का प्रस्ताव किया है, जिन्हें पत्तन के बोर्ड द्वारा सीमा शुल्क को किराया पर आबंटित स्थान पर रखा गया हो । यह प्रस्ताव अनुमोदित है । कन्टेनर के अन्दर के कार्गो के मामले में पैरा 9(x) में यथाउल्लिखित श्रेणीकृत विलंबशुल्क मान को लागू किया जा सकता है ।

(xviii) एमबीपीटी ने डीएसआर में कहीं भी आ रहे शब्दों “डॉक प्रबंधक” को “यातायात प्रबंधक” शब्दों द्वारा प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव किया है। ऐसा संभवतः यातायात विभाग के प्रमुख के पद का पुनः पदनामकरण किए जाने के कारण किया गया है और इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xix) वर्तमान डीएसआर में भाग V में अनेक स्थानों पर कन्टेनर—संबद्ध प्रभारों को दो स्लैबों में निर्धारित किया गया है, यथा, “20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर” और “20 फीट से अधिक तथा 40 फीट तक” वाले। 45 फीट की लम्बाई वाले कन्टेनरों पर प्रभार लगाने की कठिनाई को दूर करने के लिए शब्दावली को “20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर” और “20 फीट से अधिक लम्बाई वाले कन्टेनर” के रूप में बदलने का प्रस्ताव किया है। 40 फीट से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की तीसरी श्रेणी शामिल करना और तत्संबंधी एक दर निर्धारित करना बेहतर होगा। अधिकतर पत्तनों में यही पद्धति अपनाई गई है। तथापि, एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि इसके डॉक में प्रहस्तन किए जाने वाले 45 फीट की लम्बाई वाले कन्टेनरों की संख्या नगण्य है और 40 फीट से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों के लिए एक अलग दर शामिल करना (इसके द्वारा) आवश्यक नहीं समझा गया है। इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण को स्वीकार कर लिया है और इस संबंध में इसके प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

10. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर उपर्युक्त पैराग्राफ 9 में उल्लिखित विशिष्ट निर्णयों और संशोधनों के शर्ताधीन यह प्राधिकरण एतद्वारा एमबीपीटी के डॉक दरों के मान के भाग I से III और V के अंतर्गत दरों के यौक्तिकरण से संबंधित एमबीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

11. मुंबई पत्तन न्यास के डॉक दरों के मान के संशोधित भाग I से III और V को अनुबंध के रूप में संलग्न किया गया है।

12. यह आदेश भारत के राजपत्र में इसके अधिसूचित किए जाने के तत्काल बाद प्रभावी हो जाएगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

अनुबंध

भाग—I

डॉक घाटशुल्क दरों की अनुसूची में वर्तमान दरें 9(i), (ii) और (iii) हटाई जाती हैं और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित की जाती हैं :

दर सं	माल का विवरण	प्रभार का आधार	आयात (रुपए)	निर्यात (रुपए)
9.	<u>पीओएल और पीओएल उत्पाद</u>			
	(i) कच्चा तेल	टन	38.00	38.00
	(ii) मिट्टी का तेल और लाइट भीजल तेल	टन	25.00	25.00
	(iii) सभी अन्य पीओएल पदार्थ	टन	44.00	44.00

वर्तमान सामान्य टिप्पणी सं 4, 5, 8 और 10 हटाई जाती हैं और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित की जाती हैं :—

4. दूसरी ओर से लाइटर्स द्वारा अथवा डॉक के घाटों से पोत के कार्गो को छांटने अथवा व्यवस्थित करने के लिए एक पोत के हैच से उतारने और दूसरे पोत में पुनः लदान करने पर कार्गो पर कोई डॉक घाटशुल्क लगाया नहीं जाएगा, बशर्ते कि परवर्ती मामले में इसे घाट पर 24 घंटे से अधिक समय तक रहने न दिया गया हो और बोर्ड के श्रमिक प्रयोग में न लाए गए हों । जब कभी ऐसा कार्गो घाट पर 24 घंटे से अधिक रहा हो, तब सामान्य टिप्पणी सं 8 में प्राक्घान के अनुसार कार्गो पोतांतरण पर लागू प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
5. डॉक के उपनियमों और/अथवा यातायात प्रबंधक द्वारा जारी परिपत्रों के विपरीत डॉक में उतारी गई खतरनाक, विस्फोटक और ज्वलनशील वस्तुओं को ऐसी वस्तुओं के लिए निर्धारित बोर्ड के भांडागारों में पोत के कप्तान/मालिकों/एजेंटों द्वारा तत्काल हस्तांतरित किया जाएगा, जिसमें असफल रहने पर उन्हें यातायात प्रबंधक द्वारा उनके जोखिम और लांगत पर हटाया जाएगा तथा प्रति पैकेज 500/-रुपए अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा ।
8. पोतांतरण कार्गो
- समुद्र द्वारा पोतांतरण के मामले में 90/-रुपए प्रति टन और सड़क द्वारा पोतांतरण के मामले में 38/-रुपए प्रति टन की दर पर घाटशुल्क लगाया जाएगा तथा भाग II के आयात के खंड (4) के अनुसार निःशुल्क दिवसों के समाप्त होने पर द्विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा ।
10. लौह और इस्पात सामग्रियों के संबंध में घाट (हुक एंड) से भंडारण स्थल तक ढुलाई का कर्य मुंबई पत्तन न्यास द्वारा नहीं किया जाएगा ।

निम्नलिखित सामान्य टिप्पणी जोड़ी जाती है :—

11. सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 49 के अंतर्गत डॉक से निकासी किए जाने वाले कार्गो पर 38/-रुप्त प्रति टन की दर से घाटशुल्क लगाया जाएगा । माग II के आयात के खंड (4) के अनुसार निःशुल्क दिवसों के समाप्त होने पर विलंब शुल्क लगाया जाएगा ।

भाग — II

माल उत्तराई की तारीख, निःशुल्क दिवस और विलंब शुल्क प्रभार

क. आयात

वर्तमान सामान्य टिप्पणी संख्या 1 'माल उत्तराई की सामान्य तारीख' को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

1. माल उत्तराई की सामान्य तारीख (जीएलडी)

यातायात प्रबंधक पोत से उतारे गए कार्गों के लिए माल उतारने की सामान्य तारीख की घोषणा करेगा जोकि, इसके पश्चात यथा उपबंधित के सिवाय, वह दिन होगी जिस दिन दो-तिहाई से कम नहीं पोत कार्गों उतारा जाता है; जैसाकि पोत के कप्तान अथवा एजेंट द्वारा सूचित किया गया हो । इस प्रयोजनार्थ उक्त दिन 5.00 बजे अपराह्न के पश्चात उतारे गए कार्गों की मात्रा शामिल नहीं की जाएगी । दूसरी ओर उतारा जाने वाला कार्गों यदि तट पर उतारी जाने वाली मात्रा से अधिक होता है, उसे पोत की जीएलडी की गणना करने के लिए पोत के कार्गों में शामिल नहीं किया जाएगा । तट पर उतारे जाने से पहले जिस कार्गों को धूमित करना होता है, उसे पोतों की जीएलडी की गणना करने के लिए पोत के कार्गों में शामिल नहीं किया जाएगा ।

यदि ऊपर गणना की गई माल उत्तराई की सामान्य तारीख रविवार अथवा डॉक के उपनियम संख्या 118 के अधीन घोषित डॉक अवकाश के दिन पड़ती है, तब अगला कार्य-दिवस माल उत्तराई की सामान्य तारीख घोषित किया जाएगा ।

2. माल उत्तराई की विशेष तारीख

वर्तमान टिप्पणी संख्या 2(iv) और (vii) को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

(iv) उपर्युक्त (i), (ii) और (iii) में उल्लिखित को छोड़कर जहां पोत के कार्गों के लिए माल उत्तराई की सामान्य तारीख घोषित किए जाने के पश्चात— आधी या उससे अधिक प्रेषण को उतारा जाता है :—

तब ऐसे प्रत्येक प्रेषण के दो-तिहाई की उत्तराई की तारीख होगी ।

मिलान किए गए पैकेजों और नगों को एकल प्रवेश आयात बिल अथवा पोतांतरण परमिट में शामिल मुख्य प्रेषण की उत्तराई में लगे दिनों की संख्या में समान रूप से विभाजित किया जाना चाहिए ।

(vii) $1\frac{1}{2}$ से कम वजन वाले लोहा और इस्पात का कोई प्रेषण या उसका हिस्सा अर्थात् लट्ठे, छड़े, छल्ले, स्क्रैप, शीटें, प्लेट, इत्यादि बिना चिह्न अथवा यातायात प्रबंधक की राय में अपर्याप्त रूप से चिह्नित की गई हैं, जिससे कि पूरे प्रेषण की सुपुर्दगी न हो सके, उतारा जाता है।

लदान बिल के अनुसार और जब वह यथासंभव आकार के अनुसार ऐसे सारे प्रेषण को छांट लेता है

जिस तारीख को यातायात प्रबंधक लोहा और इस्पात की छंटाई तथा सुपुर्दगी के लिए तैयारी को नोट करता है।

वर्तमान टिप्पणी संख्या 3 और 4 को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

3. निःशुल्क दिवस

सभी वस्तुएं उपर्युक्त उपर्युक्त 1 और 2 के अनुसार घोषित माल उतारने की सामान्य तारीख/माल उतारने की विशेष तारीख के पश्चात तीन दिवसों के लिए बिना विलंब शुल्क के डॉक में भंडार करने की अनुमति होगी। 'निःशुल्क दिवसों' की संख्या की गणना करने के लिए रविवारों और डॉक उपनियम संख्या 118 के अधीन घोषित डॉक अवकाशों तथा ऐसा कोई अन्य दिन, जिस दिन सीमाशुल्क आयात ड्यूटी, जोकि देय है अथवा नहीं, उसका मूल्यांकन अथवा प्राप्ति न की गई हो, सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के अंतर्गत ड्यूटी योग्य वस्तुओं के मामले में हटा दिया जाएगा। अन्य वस्तुओं के लिए 'निःशुल्क दिवसों' की गणना करने के लिए रविवारों और डॉक उपनियम संख्या 118 के अंतर्गत घोषित डॉक अवकाशों को हटा दिया जाएगा। कार्गो सहित हार्बर में ढूब जाने वाले या तल पर उतारे गए पोतों और बाज़ों के मामले में उनसे निकाले गए कार्गो के डॉक में भंडारण के लिए माल उतारने की सामान्य तारीख के पश्चात् दस कार्यदिवसों के लिए विलंब शुल्क की छूट होगी।

4. विलंब शुल्क

निःशुल्क दिवसों की समाप्ति पर, इसके पश्चात् यथा उपबंधित के सिवाय, निकासी न की गई सभी आयात वस्तुओं (पत्रों, डाक पार्सलों, राजनयिक डाक थैलों और प्रत्येक पार्सल, बैग के अनुसार कुछ भी भार वाले व्यक्तिगत सामान को छोड़कर) पर भंडारण की अवधि के लिए निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क की वसूली की जाएगी :—

वस्तुओं की श्रेणी	वसूली का तरीका	दर		
		प्रथम 20 दिन के लिए	21वें से 40वें दिन के लिए	41वें दिन से आगे के लिए
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		रुपए	रुपए	रुपए
भाग—I आयातों में डॉक के घाटशुल्क की दरों की अनुसूची में वर्गीकृत सभी वस्तुओं के संबंध में	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन	30.00	45.00	60.00

टिप्पणी :— व्यक्तिगत सामान के लिए प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 12/-—रुपए प्रति टन की दर पर वसूली की जाएगी ।

वर्तमान टिप्पणी संख्या 7 को हटाया जाता है । वर्तमान टिप्पणी संख्या 8 को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है तथा टिप्पणी संख्या 7 के रूप में पुनः क्रमांक दिया जाता है ।

7. (क) सीमाशुल्क के आयुक्त द्वारा कार्गो को मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक एवं तकनीकी परीक्षण वाली विशिष्ट जांच के उद्देश्य से रोकने तथा सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयातक का कोई दोष अथवा उसकी लापरवाही नहीं होने को प्रमाणित किए जाने की अवधि के दौरान; और

(ख) जहां सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कार्गो को आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण रोका जाता है तथा सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा आयातक का कोई दोष अथवा उसकी लापरवाही नहीं होने को प्रमाणित किया जाता है तो उपर्युक्त (क) एवं (ख) के अंतर्गत अवरोधन की ऐसी अवधि के लिए विलंब शुल्क की वसूली निम्न प्रकार से की जाएगी :—

अवरोधन के प्रथम 30 दिनों तक	:	लागू विलंब शुल्क का 20 प्रतिशत
अवरोधन के 31वें दिन से 60वें दिन तक	:	लागू विलंब शुल्क का 50 प्रतिशत
अवरोधन के 61वें दिन के बाद से	:	लागू विलंब शुल्क का 100 प्रतिशत

वर्तमान टिप्पणी संख्या 9 को पुनः क्रमांक संख्या देकर 8 किया जाता है ।

वर्तमान उपखंड 'ख' निर्यात : और 'ग' को हटाया जाता है तथा निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

ख. निर्यात

पोतलदान के लिए माल	विलंब शुल्क की निःशुल्क अवधि	वसूली का तरीका
(1) डॉक के खुले स्थान/अथवा पारगमन में भंडार किए गए	07 दिन	(i) भाग—I, निर्यात के अनुसार घाटशुल्क । (ii) प्रतिदिन या उसके भाग के लिए लागू घाटशुल्क फीस के 20 प्रतिशत की दर पर परिकलित विलंब शुल्क फीस ।
(2) पोतलदान न किए गए लेकिन डॉक से हटाकर नगर में भेजे गए	शूल्य	(i) कोई घाटशुल्क नहीं । (ii) प्रतिदिन या उसके भाग के लिए लागू घाटशुल्क फीस के 20 प्रतिशत की दर पर परिकलित विलंब शुल्क फीस ।

(3) जिसका कार्गो को एकत्र करने के लिए नामित क्षेत्र में भंडार किए गए कार्गो	30 दिन	(i) भाग—I, निर्यात के अनुसार घाटशुल्क । (ii) प्रतिदिन या उसके भाग के लिए लागू घाटशुल्क फीस के 20 प्रतिशत की दर पर परिकलित विलंब शुल्क फीस
---	--------	--

टिप्पणियाँ :

(i) यातायात प्रबंधक से तीन दिवस के नोटिस की प्राप्ति पर पोतवणिकों को शटआउट कार्गो हटाना होगा। अनुपालन न किए जाने की स्थिति में यातायात प्रबंधक पोतवणिक के खर्चों पर भंडारण के स्थान पर ऐसे माल का स्थानांतरण कर सकता है।

(ii) विलंब शुल्क प्रभारित करने के लिए निःशुल्क दिवसों के परिकलन में डॉक उपनियम सं0 118 में उल्लिखित रविवार और अवकाश के दिनों को हटा दिया जाएगा।

ग. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 अथवा धारा 62 के अधीन बेची गई और डॉक में अथवा बोर्ड के कब्जे में किसी अन्य प्ररिसर में बिना निपटाए पड़ी हुई सामग्रियाँ।

(1) निःशुल्क दिवस : महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 और 62 के अधीन बेची गई सभी सामग्रियों को बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद पांच दिनों के लिए विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति दी जाएगी। 'निःशुल्क दिवसों' की संख्या का परिकलन करने में रविवार और डॉक उप-नियम सं0 118 के अधीन घोषित डॉक के अवकाश दिनों को हटा दिया जाएगा।

(2) विलंब शुल्क : 'निःशुल्क दिवसों' की समाप्ति पर सुपुर्दगी किए जाने तक नहीं निपटाए गए शेष सभी सामग्रियों पर प्रतिदिन 100/-रुपए प्रति टन की दर से विलंब शुल्क प्रभार्य होगा।

तथापि, अगर सामग्रियों अथवा उसका कोई भाग बोर्ड के परिसर में बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 15 दिनों के बाद निपटाया जाना शेष रहती है, सामग्रियों की बिक्री से प्राप्त राशि, अथवा अगर सामग्रियों के किसी भाग की ही क्रेता द्वारा सुपुर्दगी लेनी शेष रहती है तो बिक्री से हुई समानुपातिक आय जब्त कर ली जाएगी और सामग्रियों अथवा उसके किसी भाग, जैसा भी मामला हो, को पत्तन न्यास द्वारा दुबारा बेच दिया जाएगा। उपरोक्त 15 दिनों की अवधि यातायात प्रबंधक के विवेक पर उपयुक्त मामलों में लिखित रूप से दर्ज किए जाने वाले कारणों से मामले की परिस्थितियों अथवा क्रेता द्वारा हटाई जाने वाली सामग्रियों की मात्रा पर विधिवत ध्यान देते हुए बढ़ाई जा सकती है।

विलंब-शुल्क प्रभार का निर्धारण सामग्रियों के सकल वजन पर किया जाएगा। सकल वजन अगर 100 किंवद्दन के सही गुणजों में नहीं है तो उसे प्रभार लगाने के लिए 100 किंवद्दन के अगले उच्चतर गुणजों में पूर्णांकित किया जाएगा।

भाग—III

लाइसेंस (भंडारण) फीस और भांडागारण प्रभार

मौजूदा उप-खंड 'क' को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

(क) डॉक, शेड और यार्ड में रखे आकार से बड़े पैकेटों पर लाइसेंस (भंडारण) फीस उस तारीख, जबसे परेषण सीमाशुल्क प्रभार से बाहर है और निम्नलिखित शर्तों के अधीन निपटान के लिए तैयार है, से 30 दिनों के लिए न्यूनतम 5 वर्गमीटर के अधीन प्रति वर्गमीटर 5/-—रुपए की दर पर विलंब शुल्क के बदले देय होगी :

- रेल द्वारा ले जाए गए पैकेजों के मामले में 13.6 फुट से अधिक लंबाई अथवा 10 फुट से अधिक चौड़ाई वाले अधिक बड़े आकार वाले पैकेजों पर
- 40 फुट से अधिक लंबाई वाले और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा समय—समय पर अनुमत्य मोटर वाहन से अधिक बाहर निकली लंबाई अथवा 8.6 फुट से अधिक चौड़ाई और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा समय—समय पर अनुमत्य मोटर वाहनों से अधिक बाहर निकली चौड़ाई वाले अधिक आकार के पैकेज ।
- एलएफडी से उस दिन तक, जिस दिन कार्गो सीमाशुल्क के प्रभार से बाहर की अवधि और उस दिन जिस दिन कार्गो सीमाशुल्क प्रभार से बाहर है, से 31वें दिन से अधिक आकार वाले पैकेजों पर खंड—I के डीएसआर के आयात के अनुसार विलंब शुल्क लगेगा ।

भाग—V

कार्गो—कन्टेनरों, कन्टेनरयुक्त कार्गो और कन्टेनर उपस्करों पर प्रभार

उप खंड 'क', 'ख—', 'ग', 'घ', 'ड', 'च' और 'छ' में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कार्गो कन्टेनर का विवरण जब भी लिखा जाता है उसे हटा दिया और विवरण "20 फुट से अधिक लंबाई वाले कार्गो—कन्टेनर" से प्रतिस्थापित किया जाता है ।

उप खंड 'ख' के नीचे मौजूदा टिप्पणियां (iii) और (vi) हटा दी जाती हैं और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित की जाती हैं :—

(iii) लाइसेंस (भंडारण) फीस नीचे भाग V (घ)(ग) के अनुसार रेल/सड़क द्वारा आईसीडी से/को भेजे रिक्त अथवा भरे कन्टेनरों पर लगाई जाएगी ।

(vi) रेल द्वारा आईसीडी को पोतांतरित अथवा आईसीडी में रेल द्वारा परंतु सीधे नौवहन के लिए नहीं प्राप्त स्थानीय खाली कन्टेनर पर आरसीडी और एमबीपीटी रेलवे कर्षण में प्रहस्तन के लिए 20 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 24 अमरीकी डॉलर और 20 फुट से अधिक लंबाई वाले कन्टेनर के लिए 36 अमरीकी डॉलर प्रभार्य होगा । ऐसे कन्टेनर पर लाइसेंस (भंडारण) फीस उस तारीख, जिस दिन कन्टेनर को सीमाशुल्क द्वारा आईसीडी में पोतांतरित करने की अनुमति दी गई है, तक देय होगी । अगर आईसीडी में बाद में पोतांतरित किया जाए, स्थानीय के रूप में मालसूचीबद्ध आयात लदान वाले

कन्टेनर को उस तारीख, जिस दिन कन्टेनर को सीमाशुल्क द्वारा आईसीडी में पोतांतरित करने की अनुमति दी गई है, तक स्थानीय कन्टेनर के रूप में माना जाएगा । इसी प्रकार, पत्तन से उतारे और निपटान किए गए आईसीडी आयात कन्टेनरों को पत्तन प्रभार लगाने के लिए एफसीएल के रूप में माना जाएगा ।

मौजूदा उप-खण्ड (घ)(ग) को हटाया और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :—

(ग) रेल/सड़क द्वारा आईसीडी से प्राप्त/प्रेषित खाली अथवा लदान किए हुए कन्टेनर जीएलडी के बाद वाले दिन से दो दिनों की समाप्ति के बाद सड़क द्वारा वैगनों पर उनके लदान/हटाए जाने की तारीख तक अथवा अपकन्ट्री आईसीडी अथवा भंडारण यार्ड से आरसीडी में कंटेनर की प्राप्ति की तारीख के बाद दो दिनों से पोतभरण की तारीख से पूर्व तारीख तक (अर्थात् पोतभरण की तारीख छोड़कर) प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 20 फुट तक की लंबाई वाले प्रति कंटेनर 2.5 अमरीकी डॉलर और 20 फुट से अधिक लंबाई वाले प्रति कंटेनर 5.00 अमरीकी डॉलर । अगर आयात के मामले में जीएलडी के बाद वाले दिन से 10 दिनों के भीतर और निर्धारित के मामले में प्राप्ति की तारीख से कंटेनर को नहीं हटाया/पोत लदान नहीं किया जाता है तो लगाई जाने वाली लाइसेंस (भंडारण) फीस 11वें दिन से प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर 20 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर के लिए 5 अमरीकी डॉलर और 20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 10 अमरीकी डॉलर होगी ।

उप-खण्ड 'घ' के नीचे वर्तमान टिप्पणी सं0 5 और 6 हटाई और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित की जाती है और टिप्पणी सं0 7, 8, 9 और 10 जोड़ी जाती है :

टिप्पणियां

(5) संयुक्त परिवहन प्रवालक/पोतों के कप्तान, स्वामी अथवा एजेंट पोत के जीएलडी के बाद 4 कैलेण्डर दिवसों की अवधि के भीतर यातायात प्रबंधक द्वारा नामित संबंधित उत्तराई स्थल/कार्यस्थल/यार्ड तक कंटेनरों को हटाएंगे । अगर संयुक्त परिवहन प्रवालक/पोत के कप्तान, स्वामी अथवा एजेंट 4 कैलेण्डर दिवसों की निर्धारित अवधि के भीतर नामित क्षेत्र में ऐसे कंटेनर नहीं हटा पाते तो यातायात प्रबंधक को संयुक्त परिवहन प्रवालक/पोतों के कप्तान, स्वामी अथवा एजेंटों के जोखिम और लागत पर नामित क्षेत्रों में ऐसे कंटेनर हटाने का प्राधिकार होगा । समय-समय पैर यथा अधिसूचित हटाने का प्रभार ऐसे कंटेनरों पर लगाया जाएगा ।

(6) पत्तन परिसर में लदे कंटेनर/मुंबई पत्तन परिसर के अतिरिक्त क्षेत्र में विधिवत लदान किए गए डॉक में प्राप्त और मुंबई के अतिरिक्त किसी पत्तन के माध्यम से पोतलदान के लिए हटाए गए कंटेनर पर लदान की तारीख के बाद वाले दिन/प्राप्ति की तारीख से कंटेनर के हटाए जाने की तारीख तक ऊपर खण्ड V (घ)(क) के अनुसार लाइसेंस फीस प्रभार्य होगा । पत्तन परिसर में लदे कंटेनर और मुंबई पत्तन परिसर के अतिरिक्त क्षेत्रों में विधिवत लदे प्राप्त और शहर में हटाए गए कंटेनरों के मामले

में पर 20 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 2.5 अमरीकी डॉलर और लदान करने की तारीख के बाद वाले दिन/प्राप्ति की तारीख से कंटेनरों को हटाने की तारीख तक प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 5 अमरीकी डॉलर की लाइसेंस फीस प्रभार्य होगी । कंटेनर के भीतर कार्गो पर पत्तन में उसके रुकने की अवधि के लिए प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति टीईयू 800/-रुपए की दर पर विलंब शुल्क प्रभार्य होगा । (या तो ऐसे कंटेनर अथवा कंटेनर के भीतर कार्गो पर कोई पृथक घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएग ।)

(7) मुंबई के अतिरिक्त किसी भारतीय पत्तन पर निपटाए गए और सुपुर्दगी देने के लिए रेल/सड़क द्वारा मुंबई लाए गए आयात लदे कंटेनर पर ऊपर भाग V (घ)(क) के अनुसार लाइसेंस फीस प्रभार्य होगा । रेल द्वारा प्राप्त कंटेनर के मामले में, प्रति टीईयू 60 अमरीकी डॉलर का प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा । कंटेनर के भीतर कार्गो पर विलंब शुल्क भाग-II के खण्ड (4) प्राप्ति की तारीख से आयात के अनुसार प्रभार्य होगा । कंटेनर के भीतर कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा ।

(8) कार्गो से लदे और सीमाशुल्क/डीआरआई/सीआईयू आदि द्वारा जब्त/रोके गए कंटेनरों पर उसे बोर्ड द्वारा आबंटित क्षेत्र तक ऐसे कंटेनरों के भंडारण के लिए सीमाशुल्क के पास हटाने के दिन से कोई लाइसेंस (भंडारण) फीस नहीं लगाई जाएगी । कंटेनर के भीतर कार्गो पर भाग-II के खण्ड (7) — डीएसआर का आयात के अनुसार विलंब शुल्क लगाया जाएगा ।

(9) कोई परेषिती सीमाशुल्क आयुक्त, मुंबई के क्षेत्राधिकार के भीतर अथवा बाहर निजी सीएफएस के माध्यम से एफसीएल का निपटान करना चाहता है तो वह पोत के लिए घोषित जीएलडी के बाद 7 कार्य दिवसों के भीतर कंटेनर हटाएगा । कंटेनर के भीतर कार्गो पर 20 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 2400/-रुपए और 20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 4800/-रुपए का समेकित प्रभार वसूल किया जाएगा । अगर कंटेनर उक्त 7 कार्य दिवसों की अवधि के भीतर नहीं हटाया जाता तो कंटेनर के भीतर कार्गो पर डीएसआर के भाग-II — के खण्ड 4 में निर्धारित दर पर विलंब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा ।

(10) कंटेनर के भीतर लदे हुए और बांद में उतारे गए और वापस शहर में हटाए गए कार्गो पर ऊपर (6) के अनुसार विलंब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा । उन पर घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा । इसी प्रकार, कंटेनर के भीतर लदे और बांद में उतारे गए और पुनः कंटेनर में लादे गए और पोत पर पोतभरण किए गए कार्गो के मामले में कंटेनर के भीतर कार्गो को पुनः लादे जाने की तारीख तक ऊपर (6) के अनुसार विलंब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा और भाग-I निर्यात के अनुसार कंटेनर के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क भी लगाया जाएगा ।

उप-खण्ड 7 के खण्ड (4) में शब्द "डॉक प्रबंधक" को "यातायात प्रबंधक" द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है ।

(छ) कंटेनरयुक्त कार्गो पर प्रभार

मौजूदा खण्ड (1), 3(i) और 3 (v) हटाए और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किए जाते हैं :—

(i) आईसीडी को भेजे और भाग-I और II के अधीन यथा लागू ऊपर उपखंड 'घ' की टिप्पणी (9) के अनुसार निजी सीएफएस के माध्यम से निपटाए गए एफसीएल को छोड़कर आयात कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क देय होगा । कंटेनरों में पोतांतरण कार्गो पर 20 फुट तक लंबाई वाले

कंटेनर के लिए 2400/-रुपए की और 20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए 4800/-रुपए की दर पर समेकित घाटशुल्क देय होगा, परंतु उसपर कोई विलंबशुल्क नहीं लगेगा ।

(3) (i) आईसीडी को भेजे जाने वाले अथवा उससे प्राप्त को छोड़कर कंटेनरों और निजी सीएफएस के माध्यम से निपटाए गए एफसीएल के मामले में कंटेनर में कार्गो पर विलंब शुल्क 7 कार्य दिवसों के लिए नहीं लगेगा; पोत के जीएलडी के बाद एफसीएल और एलसीएल के संबंध में नहीं लगेगा ।

(v) अगर आईसीडी को भेजे जाने वाले अथवा से प्राप्त को छोड़कर एफसीएल कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर और अधिसूचित क्षेत्र तक पहुंचे निजी सीएफएस के माध्यम से निपटाए गए एफसीएल को परेषिती को किसी भूल के बिना उतारा नहीं गया है, तो परेषिती निम्नानुसार प्रवेश पत्र पर पृष्ठांकन प्राप्त करने पर विलंब शुल्क प्रभार में छूट के लिए हकदार होगा :—

पूरी की जाने वाली शर्तें	डॉक के अधिकारियों द्वारा बीई पृष्ठकांन	विलंब शुल्क का नहीं लगना
(क) कार्गो और हकदारी के दस्तावेजों की सीमाशुल्क जांच के लिए आदेश के साथ बी/ई प्रस्तुत किया जाए ।	“सीमाशुल्क की जांच के लिए आदेश के साथ परेषिती ने दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया परंतु सामग्रियां जांच के लिए अग्रेषित नहीं की जा सकीं” पृष्ठांकन (लिखित में दर्ज किए जाने वाले कारण) शेड अधीक्षक द्वारा किया और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित किया जाए ।	बी/ई के प्रस्तुतिकरण की तारीख सहित 3 कैलेण्डर दिवस
(ख) “सीमाशुल्क प्रभार से बाहर” के साथ प्रस्तुत किया जाने वाला बी/ई	शेड अधीक्षक द्वारा पृष्ठांकन “कार्गो नहीं उतारा गया” (कंटेनर की उत्तराई नहीं किए जाने का कारण लिखित में दर्ज किया जाना चाहिए) किया और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षर किया जाए ।	बी/ई की प्रस्तुति की तारीख सहित 3 कैलेण्डर दिवस
(ग) ऊपर (ख) के सामने कॉलम (3) में उल्लिखित 4थे कैलेण्डर दिन को सीमाशुल्क के “प्रभार के बाहर निपटान के लिए तैयार ‘पृष्ठांकन के साथ शेड अधीक्षक को दूसरी बार बी/ई की प्रस्तुति पर ।	शेड अधीक्षक द्वारा “कंटेनर की उत्तराई नहीं हो सकने के कारण 3 कैलेण्डर दिवसों के भीतर कार्गो सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया” पृष्ठांकन किया और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षर किया जाए ।	ऊपर (ख) के समान अवधि के बाद 3 कैलेण्डर दिवस ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 31st May, 2000

No. TAMP/62/99-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust relating to rationalisation of Section I to III and V of its Dock Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

SCHEDELE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No.TAMP/62/99-MBPT

The Mumbai Port Trust (MBPT)	...	Applicant
-------------------------------------	-----	------------------

ORDER

(Passed on this 12th day of May 2000)

This relates to a proposal forwarded by the Mumbai Port Trust (MBPT) about rationalisation of rates under Section I to III and V of its Dock Scale of Rates (DSR).

2. The MBPT has stated that the wharfage charges leviable at the Docks were last revised in 1991 and based on the cost figures for 1997-98, the Service "General cargo handled at the Dock," for which wharfage on cargo is recovered, is indicating a 2% deficit. However, the MBPT has pointed out that its proposal is not to revise the existing wharfage charges but to simplify/rationalise the tariff further. The salient points of the proposal are given below:

- (i). In 1991, the schedule of wharfage charges was modified and 14 rates were prescribed consisting of eleven rates on weight basis, one rate on unit basis and two rates on *ad valorem* basis. Certain types of cargo which are not bulk in nature have to be assessed to wharfage charges on volume basis just because the wharfage schedule indicates a rate for such cargo on volume basis. To avoid such situation and to simplify the wharfage schedule further, the MBPT has proposed to regroup the commodities and prescribe only ten rates in the wharfage schedule with one rate on unit basis, seven rates on volume (weight) basis and two rates on *ad valorem* basis.
- (ii). The wharfage charges on POL and POL products handled at the Marine Oil Terminal (MOT) were revised in 1996. The MBPT has now proposed to incorporate these charges in the wharfage schedule of Dock Scale of Rates (DSR) so that same rates can be applied for POL handled at the docks.
- (iii). The MBPT has proposed to reintroduce a rebate of 20% in wharfage charges on coastal cargo which was withdrawn in 1985.
- (iv). In 1982, wharfage on imported cargo allowed to store in the bonded warehouses by the Customs was fixed as Rs.25.00 per

tonne. In 1991, this rate was revised to Rs.37.50 per tonne. However, this rate has not been included in the DSR. The MBPT has proposed to round off the rate to Rs.38 per tonne, and include it in the DSR.

- (v). A separate wharfage rate on weight basis for ship-to-ship transhipped cargo and cargo transhipped or received for transhipment by road was introduced by the MBPT in 1988. The rate for such cargo was revised in 1991 as Rs.90/- PMT and Rs.37.50 PMT respectively; but, again, not incorporated in the DSR. It has been proposed to prescribe a separate wharfage rate for such levy and to round off the rate of Rs.37.50 PMT to Rs.38/- PMT.
- (vi). Citing the slower rate of clearance of cargo as one of the reasons for congestion in the Port, the MBPT has proposed to raise the existing minimum rate of demurrage by 20% (Rs.30/- per tonne per day) and alter the time-frame for the charges from the existing 30 days to 20 days and 60 days to 40 days respectively as approved by the MBPT Board in 1996.
- (vii). In case of cargo vessel and barges sinking or grounding along with the cargo, certain additional formalities are required to be finalised before the consignees are able to effect clearance. It has, therefore, been proposed to give additional 7 free days in such cases in order to encourage speedy clearance of the cargoes. Section II of the DSR has been proposed to be suitably modified.
- (viii). It is proposed to delete Clause 7 of Section IIA of the DSR relating to goods shown as excess in the outturn of the vessel as the provision has been seen to lead to unnecessary litigations in the past.
- (ix). It is proposed to delete the existing Clause 8 of Section II of DSR relating to Demurrage on goods detained by Customs for special examination involving analytical or technical tests other than the ordinary process. The port has felt it necessary to assess the pros and cons of each case separately and consider remission on merits depending on the time taken by statutory authorities other than Customs. The port has proposed that all cases of such detention are to be placed before its Board for consideration of remission under Section 53 of the MPT Act.
- (x). It is proposed to amend the existing provision in Section II B to prescribe a uniform free period of 7 days irrespective of place of storage of the export cargo. It is also proposed to provide pre-shipment storage facilities for aggregation of export cargo for carrying out Customs examination and preparing pallets and unit load. In order to encourage exports a suitable provision on "demurrage free days" of 30 days from the date of receipt at the

area earmarked for this purpose, is also proposed to be incorporated in the DSR.

- (xi). Presently goods sold in auction are levied demurrage at the rate of Rs.70 per tonne per day, if they remained uncleared beyond the free period. This rate is in effect from 1979 onwards. It has been proposed to revise the rate to Rs.100 per tonne per day or part thereof.
- (xii). It is proposed to define over-dimensional packages in the Scale of Rates which will be eligible for benefit under Sub Section A of Section III of the DSR in order to extend the benefit only in cases where clearance is delayed due to non-availability of special types of transport or for want of special permission from the concerned authorities.
- (xiii). On transhipment cargo, inside transhipment containers, a consolidated wharfage is levied. This payment is made by Vessel Agents who recover freight in US \$. It has, therefore, been proposed to prescribe the wharfage on cargo inside transhipment containers in US \$.
- (xiv). It is proposed to prescribe licence fee to the ICD containers removed by the road at par with ICD containers by rail. The port has proposed to incorporate suitable provisions in the DSR (a) for recovery of charges in respect of import loaded containers discharged at other Indian Ports and brought to Mumbai by rail or road for effecting clearance of cargo; (b) in respect of containers stuffed at the Mumbai Port premises and removed for shipment from a port other than the Mumbai Port; and, (c) containers received at Mumbai Port other than the Mumbai Port premises and removed for shipment through Ports other than Mumbai.
- (xv). In order to encourage speedy clearance of FCL, it is proposed to levy a uniform wharfage charge per TEU, irrespective of the nature of cargo, if a loaded container is removed from the port premises within 7 days following the GLD of the vessel.
- (xvi). The port has proposed to incorporate a provision in the DSR under Section (v) granting exemption of Licence (Storage) Fees on the Customs detained containers stored in the area allotted to the Customs on rental basis.

3. The proposal of the MBPT was circulated to the user agencies. The comments received from them are summarised below:

(i). **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

We have no comments to offer. However, we wish to forward a copy of the comments received from M/s. Relay Shipping Agency

Limited requesting that a separate tariff for domestic container handling charges may be included in all major port's tariffs. The TAMP must take the initiative to force Port Trusts to take steps in this regard.

(ii). **Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (a). As per Clause 9 of DSR, MBPT allows 80% remission in demurrage for goods detained by Customs. Likewise, the ground rent on containers, containing such goods, must also be remitted for the same reasons.
- (b). As per Clause 15, containers detained by any wing of Customs will now be shifted to Up Departure yard. The Shipowners position is that storage charges on such containers shall cease to occur from the day of Customs notice of detention. Secondly, such containers shall be de-stuffed within 7 days and empties returned to the carrier without charging any storage charges.
- (c). The ship-owner is helpless in such a case and is being unduly burdened with the storage charge on containers and also he is debarred from utilising his equipment for no fault of his own.
- (d). The process of auctioning over stayed/abandoned goods beyond 60 days shall be expedited and disposed off at the most in three auctions. Shipping line shall not be held responsible for cargoes lying in ports beyond 60 days for which the carrier has requested the port for disposal. The shipping line shall not be charged for delays beyond 60 days. The sale proceeds of such goods are to be shared between the port and the Customs on a 50:50 basis. This being so, the Shipping Line shall not be charged any ground rent. These have already been decided in the Export Promotion Board meeting held on 20.03.1999 under the chairmanship of the Cabinet Secretary.
- (e). For cargoes/containers coming from abroad, the MBPT shall merely prescribe a consolidated transhipment fee, because calculating ground rent on per day basis makes matter difficult to quote and charge a fee as a part of freight long before the event. Port shall not charge any wharfage on cargo in the containers, as the cargo is not being handled; it is mainly transiting to an ICD. Ground rent on a container waiting for movement to an ICD by rail shall be stopped the day the indent is registered and container is made available to MBPT for railing. This charge shall be a lump sum fixed/worked out on reasonable actual basis as per ports transparent experience.

(f). A separate and concessional charge may be provided for coastal/domestic containers.

(iii). **The Shipping Corporation of India (SCI)**

The comments of the INSA (as given above) are repeated and reiterated.

4. The comments received from the above users were sent to MBPT for their information/comments. In its reply, the MBPT has given following further observations:

- (i). As regards the provision for concessional rate for domestic container and coastal cargo/container, a rebate of 20% in wharfage charges in respect of cargo of Indian Origin imported from or exported to the ports within the limits of Union of India has been proposed in the amendment. However, it is agreed that concession to coastal cargo is necessary. A separate proposal in this regard will be considered by the Board of MBPT.
- (ii). As regards grant of 80% of remission in licence fees in respect of containers containing goods detained by Customs, it has been the policy of MBPT not to grant remission except on demurrage on cargo; and, therefore, the proposal for remission in ground rent on container is not acceptable. In order to minimise ground rent charges in such cases, a provision has been proposed that the container with the cargo detained by Customs need to be shifted to the area earmarked for storage of such containers.
- (iii). As far as the demand for de-stuffing of containers detained by Customs within seven days and also cessation of levy of storage charges from the day of notice by the Customs, the MBPT cannot give any unilateral assurance since it involves the Customs also.
- (iv). The suggestion for expeditious auction of overstayed/abandoned goods beyond 60 days, at the most, in three auctions has already been implemented. However, this need not be a part of the DSR, being a procedural matter.
- (v). The stipulation that Shipping line should not be held responsible or charged for cargoes lying in ports beyond 60 days for which carrier has requested the port for disposal cannot be made. However, if the Bills of Lading are duly discharged by the vessel agent/line and delivered to the consignees, they are not held responsible. This also need not be a part of DSR as it is a procedural matter and is already in force.
- (vi). The proposal that sale proceeds of over stayed/abandoned goods be shared between the port and the Customs on a 50:50 basis, and that shipping lines shall not be charged any ground rent is not

a relevant one to be a part of the Scale of Rates. Allocation of sale proceeds is covered under Section 63 of the Major Port Trusts Act and any change can be effected only with amendment to the Act.

- (vii). A composite box charge on ICD containers was levied earlier.
- (viii). The agreement about non-levy of wharfage charges on cargo inside the transhipment containers is not acceptable for the following reasons:
 - (a). Since the containers are loaded with cargo, port has to provide security and watch & ward facilities to these containers.
 - (b). Though the cargo is not handled directly, cargo along with the container is handled by the port at the hook point.
 - (c). Loaded transhipment containers occupy port's storage area. However, no demurrage is levied on cargo inside the transhipment containers.

5. Subsequently, the MBPT has forwarded another proposal to amend the earlier (proposed) provision in Section II B-Exports-item (3) on cargoes stored in the areas nominated by the Board for aggregation of export cargo. Since the provision vesting powers in the Board to nominate the areas is not practical and such arrangements are to be done by the Traffic Department depending on operational requirements, the port has proposed that the words "by the Board" in the said provision may be deleted.

6. A joint hearing in this case was held in Mumbai held on 6 March 2000. During the joint hearing, the Mumbai Port Trust made some written submissions, highlighting the salient features of its proposals and giving a summary of its comments on the views expressed by the port-users. They have added that as per the cost statements for 1997-98 and 1998-99, the activity of General cargo handled at the Docks indicates a 2% and 11% deficit respectively.

7. During the joint hearing, the following submissions were made by different participants:

Mumbai Port Trust

- (i). There is no increase of wharfage. The proposal only suggests rationalisation. The proposal of increase of 20% in Demurrage is based on a Committee's report. The Committee included representation of Port Users also.
- (ii). The port has suggested a 20% rebate for coastal cargo.
- (iii). In order to boost exports, 30 days free storage time is given.

- (iv). In the case of detention by the Customs, there will be no charge for storage in the allocated area. It is for the user to shift the goods to the allocated area.

The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). There is no case for any increase.
- (ii). On *ad valorem* rates of wharfage, the port has earned a lot between 1991 to 1999 on account of depreciation of the rupee. Similarly, the port has earned a lot on account of vessel-related charges denominated in dollar terms.
- (iii). Wharfage on imported cargo, allowed to store in bonded warehouses, is being raised from Rs.25/- to Rs.38/- and the case is not simple rounding off. The earlier increase from Rs.25/- to Rs.37.50 was **not approved** by the Government.
- (iv). The existing provision regarding goods shown as excess in the Out Turn Report should not be withdrawn. Why should trade pay more for somebody else's error? "Additional entry" must be granted.
- (v). Withdrawal of concession on demurrage on goods detained by the Customs amounts to increase of rates.
- (vi). Demurrage free days of 30 days for export cargo stored in earmarked area is good. But, the free period must also be raised from 7 days to 10 days in case of storage of export cargo irrespective of place of storage.
- (vii). The port is empowered to sell the goods already sold in auction but not cleared from the port premises within 30 days. Why should the port increase demurrage on such goods? The proposal deserves to be withdrawn.
- (viii). While concession has been granted to containers, no concession has been given for containerised cargo. Ground rent shall not be charged on cargo also.
- (ix). If the port is charging ground rent, it shall not charge demurrage.
- (x). For general cargo, there shall be 7 free days.
- (xi). The free period of 3 days for import is in order. In all genuine cases, cargo is cleared in 3 days.

The Indian National Ship-owners' Association (INSA)

- (i) There shall be a fixed transhipment cost.

- (ii) Wharfage on containerised cargo shall be abolished. Wharfage must be only on containers.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). We agree with the views expressed by the representatives of INSA and BCHAA.
- (ii). In the case of transhipment cargo, there shall be either wharfage or ground rent and not both.

The Container Shipping Lines Association of India (CSLA)

We agree with the views of INSA and BCHAA.

Mumbai and Nhava Sheva Ship Inter-Modal Agents' Association (MANSA)

- (i). There is no congestion at the Mumbai Port Trust. There is, therefore, no case for increasing free days for import of break bulk cargo.
- (ii). Wharfage can be only on container or containerised cargo and not on both.

8. The proposal was further examined and the MBPT was requested to furnish certain clarification/additional information. The MBPT vide its letter No.FA/ACC/212(V)/5820 dated 7 April 2000 furnished its comments.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position is seen to emerge:

- (i). The MBPT has proposed to regroup the commodities in the wharfage schedule and prescribe only 10 rates in the revised schedule. This proposal is stated to be for the purpose of further simplification of the wharfage schedule. However, a perusal of an impact statement forwarded (at our instance) by the MBPT showing the item-wise traffic and the wharfage in the existing rates and the proposed (regrouped) rates for the year 1998-99 and 1999-2000 shows that the regrouping results in an increase of revenue to the tune of 7.5% in 1998-99 and 0.25% in 1999-2000. The proposed regrouping results in steep increase in the wharfage rates for certain commodities. The logic for such regrouping is not evident and the resultant advantage is not apparent. The proposed changes are seen to result in steep hikes in some cases because of the regrouping proposed.

While any proposal for rationalization/simplification of the tariff schedule is acceptable, the logic of the approach adopted in this

case is not clear and commonly understood. In this case, the need for reducing the 11 items charged on weight basis and the justification for achieving this by shifting some items to the 'ad valorem' category has not been explained. The MBPT must set out these details clearly. Until this is done to the satisfaction of this Authority, the existing schedule will continue with its 14 items.

The 'impact assessment' furnished by the MBPT in response to our request is quite revealing. It will be useful for the MBPT to share this assessment with the users so that they can also give meaningful responses to the changes contemplated. It is recognized in this context that, at the time of previous rationalization, the MBPT had so consulted with its users.

- (ii). The proposal of the MBPT is to charge wharfage on POL and products handled at the docks at the same rates applicable for such commodities handled at the Marine Oil Terminal (MOT). Since the quantity of POL and the product handled at the docks is not very high and the rates charged at the MOT are already approved and included in the Scale of Rates of the MBPT, the proposal of the MBPT is approved.
- (iii). The MBPT has proposed to allow a rebate of 20% in wharfage charges on coastal cargoes handled at the port. In line with the policy of the Govt. of India to encourage coastal shipping, the Authority has so far been allowing concession to coastal vessels in vessel-related charges; there is no provision for concessions in cargo related charges. The matter of extending concession in cargo related charges for coastal traffic is an issue of common concern to all the Port Trusts; and, as an issue on which separate decisions in respect of individual Port Trusts can give rise to avoidable conflicts of interests. The Authority is also aware that some of the Port Trusts are opposed to the principle of ports subsidizing coastal traffic for easing pressure on road/rail traffic. That being so, it will be desirable for the MBPT to get its proposal, of giving 20% concession in cargo related charges ostensibly for encouraging coastal traffic, to be discussed in the forum of the Indian Ports Association so that a coordinated appraisal of its implications can emerge for final consideration.
- (iv). During the joint hearing, the BCHAA pointed out that the levy of wharfage on imported cargo allowed to be stored in bonded warehouse is not made with the sanctity of Government approval. However, as indicated by the MBPT, the existing rate was implemented with effect from 1991 and has been in force for nearly 10 years now. This Authority, therefore, does not wish to enquire into the legal validity of the existing rates. It is for the aggrieved party to challenge levy of such charges in the appropriate court of law. Since the rate is already in existence for

the last 10 years and the proposal of the MBPT is to round off this rate and include it in the DSR, the proposal is approved.

- (v). The proposal of the MBPT to levy wharfage on bottom cargo that remains on the wharf for more than 24 hours, at the rates as applicable to the transhipment cargoes is approved.
- (vi). The proposal of the MBPT to levy wharfage on ship-to-ship transhipment cargo and on cargo received for transhipment by road is similar to the wharfage charges applicable for cargo moved to bonded warehouses. This proposal of the MBPT relating to wharfage on transhipment cargo is approved.
- (vii). The MBPT has proposed to reduce the slabs of period in the demurrage schedule and also to revise the existing minimum rate of demurrage by 20%. It has been pointed out that the reduction in slabs is based on the recommendations of a Committee, which included representation from port users also. The MBPT has further added that 73% of the total packages discharged during 1998-99 was cleared within the free period. During the Joint Hearing no user organisation raised any objection to this proposal. Therefore, the proposal of the MBPT in this regard is approved.
- (viii). The MBPT has proposed to give additional free days in the case of cargo retrieved from sunk or grounded vessels in order to encourage speedy clearance of cargo in such cases. It has been mentioned that cargo in such cases gets damaged and additional formalities are required to be finalised before the consignees are able to effect clearance. The additional 7 days free period proposed for such cargo by the MBPT is approved.
- (ix). In the existing DSR, a concessional demurrage of 1/8th of the demurrage for 90 days from the expiry of LFD of the vessel is levied on all goods shown as excess in the out turn of the vessel. The MBPT has argued that consignment loaded for discharging at Mumbai Port but not entered in the Import General Manifest (IGM) cannot be treated as excess landed cargo and the benefit of concessional rate shall not be extended in such cases just because the cargo has not been included in the IGM. The MBPT has pointed that if the Bill of Lading shows that the cargo is to be discharged at Mumbai Port the intention is clear whether the IGM contains the item or not. The MBPT has accordingly proposed to delete from the DSR the clause extending such concession to the excess landed cargo from the DSR.

During the joint hearing, the BCHAA objected to the deletion of the existing provision from the DSR. It argued for grant of an additional entry in the IGM. It has pointed out that the trade shall not be made to pay more for somebody else's error.

It is to be recognised that if the cargo had been included originally in the IGM, the trade would have paid the normal demurrage charges. For the omission on the part of the Shipping Lines/ Agents, the port cannot be required to extend concessions. The importer may have to settle the issue with the Shipping Lines/ agents. Due to improved communication system, the details of the cargo to be discharged can be had before the actual arrival of the ship. Accordingly, the ship agents can take advance action to get the items added in the IGM, with reference to the Bill of Lading. Viewed in this perspective, the proposal of the MBPT in this regard is also approved.

(x). The MBPT has proposed to do away with the existing system of charging only 20% of the demurrage fees of goods, detained by the Customs for such examination involving analytical or technical tests other than the ordinary process of appraisement and to place such cases before its board for consideration of remission under Section 53 of the MPT Act based on the merits of the individual cases. During the Joint Hearing, the BCHAA pointed out that withdrawal of concession on demurrage on goods detained by the Customs amounts to increase in the rates.

In a similar case relating to the Chennai Port Trust (CHPT), the Authority has passed an order prescribing a graded scale of levy of demurrage.

There appears no merit in withdrawing the provisions already available in the Scale of Rates under the arguments to consider such cases for waiver under Section 53 of the MPT Act. Since the graded scale of demurrage prescribed by the Authority appears to have been well accepted and well settled, there can be no reason why a similar system cannot be made applicable in the case of MBPT also. However, considering the differences in the demurrage schedules between the CHPT and the MBPT, suitable adjustment in the slabs of demurrage period is required to be made. Further, recognising the scope for collusion of various vested interests, the concessional demurrage is restricted to 60 days only. Accordingly, following clauses are approved to be incorporated in the DSR in this connection:

“13.(a). *Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers; and,*

(b). *Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period detention under (a) and (b), the demurrage charges shall be recovered as under:*

*First 30 days of detention : 20% of applicable demurrage
 31st day to 60 days of detention : 50% of the applicable demurrage
 61st day onwards of detention : 100% of the applicable demurrage".*

- (xi). The MBPT has proposed to prescribe a uniform free period of 7 days for the export cargo irrespective of the place of storage. The Port has also proposed to provide pre-shipment storage facilities for aggregation of export cargo for carrying out Custom examination and preparing pallets and to allow a demurrage free period of 30 days from the date of receipt of export cargo at an area earmarked for this purpose. Some of the users have welcomed the move of MBPT to allow the 30 days free period for aggregation of export cargo but objected to the reduction of 10 days free of demurrage allowed earlier to those cargo stored in the open yard in docks to 7 days. Considering the concession of 30 days free period for carrying out pre-shipment formalities and aggregation of cargo, the proposal of MBPT to prescribe a uniform 7 days free period for the export cargo stored in the docks is approved.
- (xii). The MBPT has proposed to increase the demurrage charges on goods sold in auction but remaining uncleared beyond the permissible free period. The intention of selling the goods in auction is to de-congest the port. If, even after such auction, the buyer in the auction is not clearing the goods, the desired results cannot be achieved. Further, MBPT has pointed out that the present rates were fixed nearly two decades ago. During the Joint Hearing, the BCHAA pointed out that the port can auction the goods after 30 days and that being so, why the demurrage should be increased. The BCHAA's objection is perhaps misplaced. The case is not for increase in demurrage on cargo to be paid by the importer or exporter; the proposal is only for increase in demurrage of goods sold in auction and not cleared within a prescribed period. These charges are to be borne by the buyer of such goods in the auction. That being so, this proposal of the MBPT is also approved.
- (xiii). For the purpose of clarity, the MBPT has proposed to define the over-dimensional packages in the DSR amending the existing provisions. The amendments as proposed by the MBPT are approved.

(xiv). The MBPT has proposed to dollarise the consolidated wharfage on transhipment cargo inside the transhipment container. The MBPT has argued for dollar denomination stating that the payment is to be made by the Vessel Agents who recover it from the consignees of the transhipped cargo in the form of freight in US \$.

The MBPT proposal to denominate in dollar terms this 'consolidated wharfage' deserves to be singled out for specific rejection. 'Cargo-related charges' have nowhere come to be denominated in dollar terms. It is the consistently stated position of this Authority not to veer away from this principle. Significantly, even in the case of the PSA SICAL Terminal at the Tuticorin Port Trust (TPT), 'consolidated wharfage' for containerised transhipment cargo has been denominated only in rupee terms.

In fact, unqualified denomination in dollar terms even of the wharfage on transhipment containers will give rise to some (legal) inconsistencies. Container handling charges had come to be denominated in dollar terms on the strength of a legal fiction that a container was an extension of the hatch of a vessel. If, on the strength of this logic, denomination in dollar terms of the wharfage on transhipment containers is allowed, then, where coastal vessels carried the said containers, it would have to be seen as a case of an extension of the hatch of a foreign going vessel in a coastal vessel! For this reason, therefore, as has been done in the case of the PSA SICAL Terminal, wharfage on transhipment containers will have to be denominated both in dollar terms and rupee terms.

The MBPT has proposed a rate of US \$ 57 for transhipment cargo inside a container having length upto 20'. Since dollarisation of this rate is disallowed, it is necessary to prescribe a rupee rate for consolidated wharfage for transhipment cargo in containers.

The port has, perhaps, worked out the (proposed) dollar rate by converting the existing rupee rate of Rs.1200/- applying the exchange rate as on 30 June 1991, following the instructions issued by the Government of India earlier in this regard. However, if the current exchange rate is applied on the (proposed) dollar rate, the Rupee rate works out to around Rs.2500/-. This is close to the rates proposed by the MBPT for consolidated charges on FCL moving through the private CFSs.

The break up of calculation of this rate (as provided by the MBPT) indicates that a sum of Rs.300/- (per TEU) is included for provision towards displacement of labour. In fact this cost is to be spread over the entire activities of the port and not to be confined only to the container handling. This approach has been adopted

by the Authority to deal with labour redundancy in the case of fixing handling cost of export of Manganese Ore through the Visakhapatnam Port. In the same analogy, the cost of displacement of labour should be spread over the entire general cargo handling activities including obviously this activity also. That being so, only a part of such cost will be allocated to this activity.

Accordingly, the revised cost is worked out as follows:

(i).	Wharfage charges on cargo inside a 20 feet container (Average wharfage: Rs.106/tonne Average weight: 18.5 MT)	Rs.1,960.00
(ii).	Contingency for inflation, wage increase, partial allocation of cost of displacement of labour, etc., @ 10% p.a. for the next two years.	Rs.411.60
		Rs.2371.60 Say Rs.2400.00

Therefore, a consolidated wharfage on transhipment cargo in containers at the rate of Rs.2,400/- for a container having length upto 20 feet and Rs.4,800/- for a container having length over 20 feet is approved.

Similar rates are also approved for cargo inside containers moving through private CFSs.

- (xv). The following proposals of the MBPT are also approved,
 - (a) recovery of charges in respect of import loaded containers discharged at other Indian Ports and brought to Mumbai by rail or road for effecting clearance;
 - (b) charges on containers stuffed in the Mumbai Port premises and removed for shipment from other ports; and,
 - (c) charges on containers received in Mumbai Port duly stuffed in areas other trans Mumbai Port and removed for shipment through Ports other than Mumbai.
- (xvi). The proposal to prescribe a uniform wharfage charge per TEU, irrespective of the nature of cargo, on containers moving from the port premises to private CFS is approved subject to modification of rates as given under paragraph 9(XIV) above.
- (xvii) The MBPT has proposed to exempt payment of licence fees on the custom detained containers stored at the area allotted by the Board to the Customs on rental basis. This proposal is approved. As regards cargo inside the container, the graded scale of demurrage levy as prescribed in paragraph 9(x) can be made to apply.

demurrage levy as prescribed in paragraph 9(x) can be made to apply.

- (xviii) The MBPT has proposed to replace in the DSR the words “Docks Manager” wherever they occur by the words “Traffic Manager”. This is, perhaps, due to re-designation of the post of the Head of Traffic Department; and, hence is approved.
- (xix) In the existing DSR, container related charges are prescribed in two slabs viz., “containers having length upto 20” and “over 20’ and upto 40” in Section V at many places. To obviate difficulties in charging containers of 45’ length, the port has proposed to change the wordings as “containers having length upto 20 feet” and “containers having length over 20 feet”. It will be better to introduce a third category of containers having length over 40 feet and prescribe a rate therefore. This is the practice adopted at most of the Ports. However, the MBPT has stated that the number of 45 feet containers handled at its Docks is insignificant and incorporating a separate rate for containers having length over 40’ is not considered necessary (by it). This Authority accepts the explanation offered by the MBPT; and, approves its proposal in this regard.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the proposal of the MBPT for rationalisation of rates under Section I to III and V of its Dock Scale of Rates is hereby approved by this Authority subject to the specific decisions and modifications indicated in paragraph 9 above.

11. The amended Sections I to III and V of the Dock Scale of Rates of Mumbai Port Trust is attached as Annex.

12. This Order shall come into effect immediately after its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Exty/143/2000]

ANNEX

SECTION – I

The existing rate Nos. 9 (i), (ii) and (iii) in the schedule of Dock wharfage rates are deleted and substituted by the following:

Rate No.	Description of Goods	Basis of charge	Import Rs.	Export Rs.
9	POL and POL Products:			
(i)	Crude Oil	Tonne	38.00	38.00
(ii)	Kerosene and Light Diesel Oil	Tonne	25.00	25.00
(iii)	All other POL Products	Tonne	44.00	44.00

The existing General Notes Nos. 4, 5, 8 and 10 are deleted and substituted by the following:

4. No Docks Wharfage will be levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or rearranging the vessel's cargo either by lighters from overside or over the Docks wharves, provided in the latter case it is not allowed to remain on the wharf for over 24 hours and Board's labour is not utilised. Whenever such cargo remains on the wharf for more than 24 hours, charges applicable to transhipment cargo as provided in General Note 8 shall be recoverable.

5. Dangerous, explosive and inflammable goods landed at the Docks contrary to the Docks Bye-Laws and / or the circulars issued by the Traffic Manager must be immediately removed by the Master / Owners / Agents of the vessel to the Board's warehouses earmarked for such goods, failing which they shall be removed by the traffic Manager at their risk and cost and, in addition, a charge of Rs.500 per package will be levied.

8. **Transhipment Cargo:**

Wharfage at the rate of Rs.90 per tonne in the case of transhipment by sea and Rs.38 per tonne in the case of transhipment by road shall be levied and demurrage on expiry of free days as per Clause (4) of Section II 'A' Imports will be charged.

10. In respect of Iron and Steel Materials, shifting of cargo from the wharf (hook point) to the storage point will not be undertaken by the Mumbai Port Trust

The following General Note is added:

11. Wharfage at the rate of Rs.38.00 per tonne shall be levied on the cargo cleared from the Dock under Section 49 of the Customs Act 1962. Demurrage on expiry of free days as per clause (4) of Section II A Import shall be levied.

SECTION – II

LANDING DATE FREE DAYS AND DEMURRAGE CHARGES

A. IMPORTS :

The existing General Note No.1 'General Landing Date' is deleted and substituted by the following:

1. GENERAL LANDING DATE

The Traffic Manager shall declare the General Landing Date for cargoes discharged from a vessel which, save as hereinafter provided, will be the day on which not less than two-thirds of the vessel's cargo has been discharged, as intimated by the vessel's Master or Agents. For this purpose, the quantity of cargoes discharged after 5.00 p.m. on that day shall be omitted. Cargo intended for overside discharge, if it exceeds the quantity for shore discharge shall be excluded from the vessel's cargo for arriving at the GLD of the vessel. Cargo which must be fumigated prior to discharge ashore shall be excluded from the vessel's cargo for arriving at the GLD of the vessel.

If the General Landing Date, as computed above falls on a Sunday or on Dock Holiday declared under Docks Bye-Law No.118, the next working day shall be declared as the General Landing Date.

2. SPECIAL LANDING DATE

The existing Note 2 (iv) and (vii) are deleted and substituted by the following:

(iv). Excepting those mentioned at (i), (ii) and (iii) above, where half the consignment or more is discharged after the General Landing Date is declared for the vessel's cargo –

the date of landing of two thirds of each such consignment.

Packages and pieces short tallied should be evenly distributed over the number of days occupied in the discharge of the principal consignment covered by a single Import Bill of Entry or Transhipment Permit.

(vii). Where any consignment or part thereof of iron and steel weighing less than 1½ tonnes, i.e. bars, rods, hoops, scraps, sheets, plates, etc. is landed from a vessel unmarked or in the opinion of the Traffic Manager so insufficiently marked as to prevent the delivery of the whole consignment.

according to the Bill of Lading and he has, the whole of such consignment sorted according to the sizes as far as possible –

the date on which the Traffic Manager shall note that the iron and steel is sorted and ready for delivery.

The existing Note 3 and 4 are deleted and substituted by the following:

3. FREE DAYS:

All goods will be allowed storage in the Docks free of demurrage for three days following the General Landing Date / Special Landing Date declared in accordance with the sub-clauses 1 and 2 above. In computing the number of 'free days', Sundays and Dock Holidays declared under Docks Bye-Law No.118 as well as any other day on which Customs Import Duty, whether payable or not, may not be assessed or received, will be omitted in the case of the goods liable to duty under the Customs Act, 1962. In computing the 'free days' on other goods, Sundays and Dock Holidays declared under Docks Bye-Law No.118 only will be omitted. In the case of Vessels and Barges sunk or grounded in the harbour alongwith the cargo, storage of the cargoes retrieved therefrom will be allowed at the Docks free of demurrage for ten working days following the General Landing Date.

4. DEMURRAGE:

On expiration of free days, save as hereinafter provided, demurrage will be charged for the period of storage on all import goods (except mails, post parcels, diplomatic postal bags and personal baggage irrespective of weight per parcel, bag etc.) remaining uncleared, at the following rates:

Class of goods (1)	How charged (2)	R A T E		
		For first 20 days (3)	For 21st to 40th day (4)	From 41st day onwards (5)
		Rs.	Rs.	Rs.
In respect of all goods classified in the schedule of Docks Wharfage Rates in Section – I Imports	Per Tonne per day or part thereof	30.00	45.00	60.00

NOTE: The personal baggage will be charged at the rate of Rs.12 per tonne per day or part thereof.

The existing Note No.7 is deleted. The existing Note 8 is deleted and substituted by the following and renumbered as Note No.7.

7. (a) Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers; and,

(b) where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period of detention under (a) and (b), the demurrage charges shall be recovered as under

First 30 days of detention	: 20% of applicable demurrage
31 st day to 60 days of detention	: 50% of the applicable demurrage
61 st day onwards of detention	: 100% of the applicable demurrage

The existing Note 9 is renumbered as Note No.8.

The existing sub section 'B' Exports: and 'C' are deleted and substituted by the following:

B. EXPORTS

Goods for shipment	Period free of demurrage	How charged
(1) Stored in Docks open yards / or transit sheds	07 days	(i). Wharfage as per Section I – Exports. (ii). A demurrage fee calculated at the rate of 20% of the wharfage fee applicable per day or part thereof.

(2) If not shipped, but removed from Docks into town	Nil	(i). No wharfage.
		(ii). A demurrage fee calculated at the rate of 20% of the wharfage fee applicable per day or part thereof.
(3) Cargoes stored in the areas nominated for aggregation of export cargo.	30 days	(i). Wharfage as per Section – I Exports.
		(ii). A demurrage fee calculated at the rate 20% of the wharfage fee applicable per day or part thereof.

NOTES:

- (i). Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the Traffic Manager. In case of non-compliance, the Traffic Manager may remove such goods to a place of storage at the expenses of shippers.
- (ii). In computing the number of free days for charging demurrage, Sundays and Holidays referred to in the Docks Bye-Law No.118 will be omitted.

C. **Goods sold under Section 61 or Section 62 of the Major Port Trusts Act, 1963, lying uncleared in the Docks or in other premises in the possession of the Board.**

- (1). **Free Days:** All goods sold under Sections 61 or 62 of the Major Port Trusts Act, 1963 will be allowed storage, free of demurrage for five days following the date of confirmation of the sale. In computing the number of 'Free Days', Sundays and Dock Holidays declared under Docks Bye-Law No.118 will be omitted.
- (2). **Demurrage:** On the expiry of 'Free Days' demurrage will be charged on all goods remaining uncleared until delivery is effected at the rate of Rs.100/- per tonne per day.

If, however, the goods or a portion thereof remain uncleared on the premises of the Board beyond 15 days following the date of confirmation of the sale, the sale proceeds of the goods, or if only a portion of the goods remain to be taken delivery of by the purchaser, the proportionate sale proceeds, shall be forfeited and the goods or a portion thereof, as the case may be, resold by the Port Trust. The aforesaid period of 15 days may be extended, at the discretion of the Traffic Manager, in suitable cases, for reasons to be recorded in writing, having due regard to the circumstances of the case or to the quantity and bulk of the goods to be removed by the purchaser.

Demurrage charges will be assessed on the gross weight of the goods. Gross weight if not in exact multiples of 100 kgs. will be rounded off to the next higher multiple of 100 kgs. for levy of charges.

SECTION III

LICENCE (STORAGE) FEES AND WAREHOUSING CHARGE

The existing sub section A is deleted and substituted by the following:

(A) **Licence (Storage) Fees on Over-dimensional packages stored in Docks, Sheds and Yards shall be payable in lieu of demurrage at the rate of Rs.5/- per sq. mt. subject to minimum of 5 sq. mt. for 30 days following the date from which the consignment is out of custom charge and is ready for clearance subject to the following conditions :**

- (i) **On Over-dimensional packages having length over 13.6' or having width over 10' in the case of packages removed by the Rail.**
- (ii) **On Over-dimensional packages having length over 40' plus the protruding length over and above the motor vehicle allowed by the Regional Transport Authority from time to time or having width more than 8.6' plus protruding width over and above the motor vehicle allowed by the Regional Transport Authority from time to time.**
- (iii) **For the period from LFD till the day on which the cargo is out of Custom charge and from 31st day from the day on which the cargo is out of Custom charge the over dimensional packages shall accrue demurrage as per Section II A Imports of the DSRs.**

SECTION V

CHARGES ON CARGO CONTAINERS, CONTAINERISED CARGO AND CONTAINER EQUIPMENT

In sub section 'A', 'B' , 'C' , 'D', 'E', 'F' and 'G', the description "cargo container having length over 20 feet and upto 40 feet" whenever written is deleted and replaced by the description "cargo container having length over 20 feet".

The existing Notes (iii) and (vi) of below sub section 'B' are deleted and substituted by the following:

- (iii) **Licence (Storage) Fees shall be levied on containers whether empty or loaded destined to / received from ICD by rail / road as per Section V (D) (c) below.**

(vi). Local empty container transhipped to ICD by rail or received ex-ICD by rail but not for direct shipment shall be charged US \$ 24 for a container having length upto 20 feet and US \$ 36 for a container having length over 20 feet for handling at RCD and MBPT Railway Haulage. Licence (Storage) Fees on such container shall be payable upto the date on which the container has been allowed by Customs to be transhipped to ICD. Import loaded container manifested as local if subsequently transhipped to ICD shall be treated as local container till the date on which the container has been allowed by Customs to be transhipped to ICD. Similarly ICD import containers destuffed and cleared from the Port shall be treated as FCL for levy of Port charges.

The existing Sub-Section (D)(c) is deleted and substituted by the following:

(c) Empty or Loaded container received from/despatched to ICD by rail/road US \$ 2.5 per container having length upto 20' and US \$ 5.00 per container having length over 20' per day or part thereof after the expiry of two days from the day following the GLD till the date of their loading on wagons / removal by road or from two days following the date of receipt of containers at RCD from the upcountry ICDs or storage yards till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment). In case a container is not removed / shipped within 10 days from the day following the GLD in case of import or from the date of receipt in case of export, the Licence (Storage) Fees to be levied will be US \$ 5.00 per container having length upto 20' and US \$ 10.00 per container having length over 20' per day or part thereof from 11th day.

The existing Note No. 5 and 6 below Sub-Section 'D' are deleted and substituted by the following and Note No.7,8,9 and 10 are added:

NOTES:

(5) The Combined Transport Operators / Masters, Owners or Agents of vessels shall remove the containers to the respective site / yard / destuffing point nominated by the Traffic Manager within a period of 4 calendar days following the GLD of the vessel. If the Combined Transport Operators / Masters, Owners or Agents of vessels fail to remove such containers to the nominated areas within the prescribed period of 4 calendar days, the Traffic Manager shall have the authority to remove such containers to the nominated areas at the risk and cost of Combined Transport Operators / Masters, Owners or Agents of vessels. Removal charges as notified from time to time will be levied on such containers.

(6) Container stuffed in the Port premises / container received in Docks duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed for shipment through Ports other than Mumbai shall be charged Licence fees as per section V (D) (A) above from the day following the date of stuffing / from the date of receipt till the date of removal of container. In the case of containers stuffed in the Port premises containers received duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed to town shall be charged Licence fees of US \$ 2.5 for a container having length upto 20 feet and US \$ 5 for a container having length over 20 feet per day of part thereof from the day following the date of stuffing / from the date of receipt till the date of removal of the containers. The cargo inside the container shall be charged demurrage at the rate of Rs.800/- per TEU per day or part thereof for the period of its stay in the Port. [No separate wharfage shall be recovered either on such container or on cargo inside the container.]

(7) The Import loaded containers discharged at an Indian Port other than Mumbai and brought to Mumbai by Rail / Road for giving delivery shall be charged Licence Fees as per Section V (D) (a) above. In the case of containers received by Rail, handling charges of US \$ 60 per TEU shall be levied. Demurrage on the cargo inside the containers shall be charged in terms of clause (4) of Section II A Imports from the date of receipt. No wharfage on the cargo inside the containers shall be levied.

(8) No Licence (Storage) Fees shall be levied on containers loaded with cargo and seized / detained by the Customs / DRI / CIU etc. from the day of its removal to the area allotted by the Board to the Customs for storage of such containers. Demurrage on the cargo inside the container shall be leviable as per clause (7) of Section II A – Imports of the DSRs.

(9) Any consignee desires to clear FCL through private CFSs within or outside jurisdiction of the Commissioner of Customs, Mumbai shall remove the containers within 7 working days following the GLD declared for the vessel. On the cargo inside the container a consolidated charge of Rs.2400/- for a container having a length upto 20 feet and Rs.4800/- for a container having length over 20 feet shall be recovered. In case container is not removed within the said period of 7 working days the demurrage charges at the rate prescribed in clause 4 of Section II of the DSR shall be levied on the cargo inside the container.

(10) Demurrage charges on the cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and removed back to town shall be levied as per (6) above. No wharfage shall be levied thereon. Similarly, in the case of cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and again restuffed in the container and shipped on board the vessel, demurrage charges shall be levied as per (6) above till the date of restuffing of cargo inside the container and wharfage in terms of Section I Exports shall also be levied on cargo inside the container.

In Clause (4) of sub section E, the word "Docks Manager" is substituted by "Traffic Manager"

(G) Charges on Containerised Cargo:

The existing Clause (1), 3 (i) and 3 (v) are deleted and substituted by the following:

(1) Wharfage and demurrage shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (9) to sub-section D above as applicable under Sections I and II. On transhipment cargo in containers a consolidated wharfage at the rate of Rs.2400 for a container having length upto 20 feet and Rs.4800 for a container having length over 20 feet shall be payable but no demurrage shall be levied thereon.

(3) (i) In the case of containers, other than that destined to or received from ICD, transhipment containers, and the FCLs cleared through Private CFS demurrage on cargo in container shall not accrue for 7 working days in respect of FCLs and LCLs following the GLD of the vessel.

(v) If the FCL container, other than that destined to or received from ICD, transhipment containers and the FCLs cleared through private CFS, having reached the notified area has not been destuffed for no fault of the consignee, the consignee will be entitled to a remission in demurrage charges on obtaining the endorsement on the Bill of Entry as under:

Conditions to be fulfilled	Endorsement of the B/E by the Docks Official	Non-Accrual of demurrage
(a) B/E to be presented with order for Customs examination of cargo and documents of title.	Endorsement "Consignee presented document with orders for Customs examination, but goods could not be forwarded for examination" (reasons to be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt. and signed by The Asstt. Manager.	3 calendar days including the date of presentation of B/E.
(b) B/E to be presented with "Out of Customs charge"	Endorsement "Cargo not destuffed" (reasons for not destuffing the container should be recorded in writing) to be made by the Shed	3 calendar days including the date of presentation

	endorsement / ready for clearance.	Supdt. and signed by Asstt. Manager.	of B/E.
(c)	On presentation of B/E on the 2nd occasion to the Shed Supdt. with endorsement of Customs "Out of charge ready for clearance" on the 4th calendar day mentioned in Col. (3) against (b) above.	Endorsement "Cargo not made available for delivery within the period of 3 calendar days as container could not be destuffed" (reasons to be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt. and signed by the Asstt. Manager.	3 calendar days beyond the period as at (b) above.